15e Année. — N° 717.

NUMÉRO EXCEPTIONNEL
24 PAGES. — 50 CENTIMES
EUROPE : 0 fr. 60. — AUTRES PAYS : 0 fr. 70.

15 Juin 1912. Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

AVANT LE CIRCUIT D'ANJOU

Vidart, sur son Deperdussin, recon naissant le parcours, double la cathé drale d'Angers.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Cº of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

SUSPENSOIR MILLERE
Elastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
COUP VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIER
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICE
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

Lire JE SAIS TOUT
Le 15 de chaque Mois

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

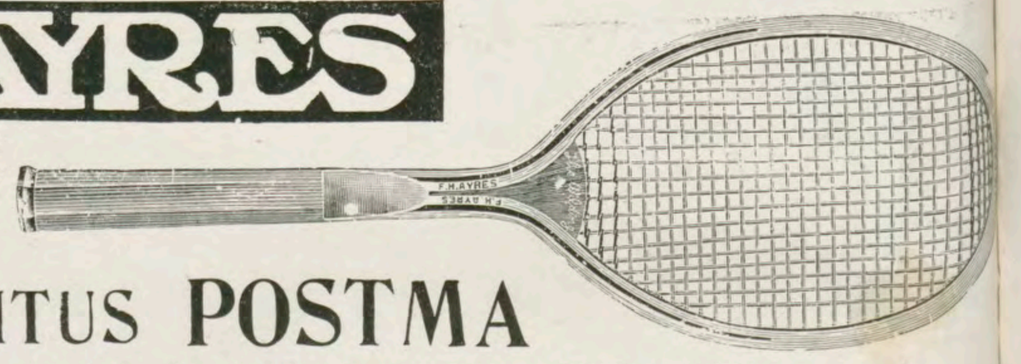
Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

A LOUER, meubl. ou non, petit château, près Bayeux (Calvados). Vastes communs, petit herbage, gr. jardin Tr. b. av. et promen. Droit de chasse sur ferme proche. Proximité de la mer. S'ad. MM. Séjourné, 4, pl. St-Martin, Caen.

AYRES

Tous les articles de Tennis

Catalogue franco



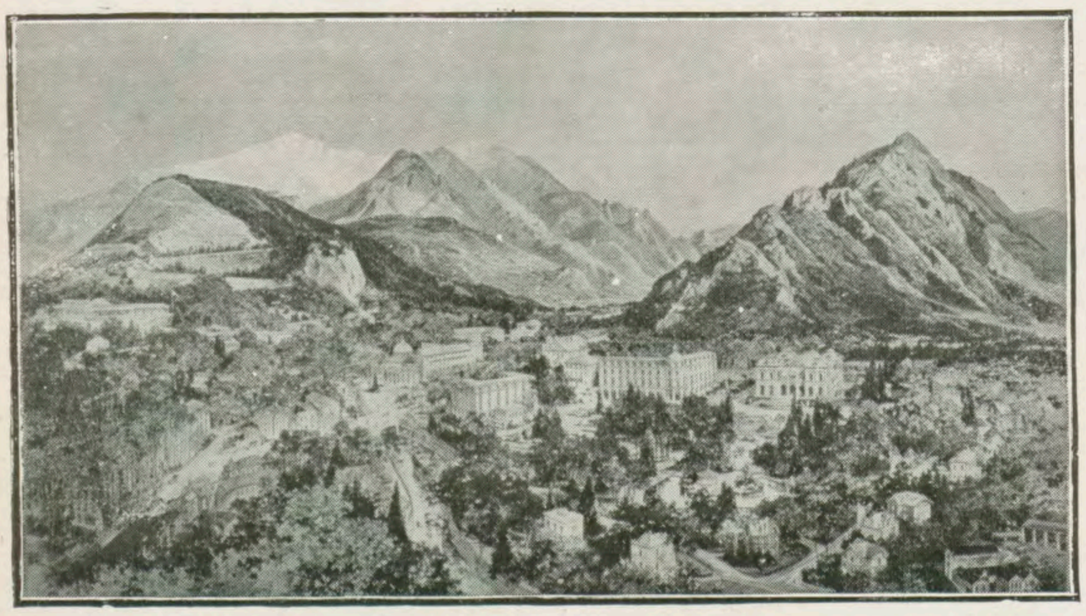
J. TITUS POSTMA

64, avenue de la Grande-Armée, PARIS Téléphone 536-20

Raquette " WILDING "
Balle " CHAMPIONSHIP "

L'ÉTÉ à **VERNET-les-BAINS**

LE PARADIS DES PYRÉNÉES



STATION THERMALE & CLIMATERIQUE (Altitude 560 m.)

Établissements Thermaux Modernes à Eaux Sulfureuses Sodiques (28° à 66°)

TRAITEMENT des Rhumatismes, Goutte, Névroses, Affections Respiratoires (non tuberculeuses.) Climat frais et sec, **sans** variations brusques de température, Grand Casino, Jeux divers, Théâtre, Concerts Bals, Grand Parc et Forêts, Concours international de Tennis, Croquet. — Centre d'Excursions (Canigou 2.785 m.)

HOTELS AVEC GRAND CONFORT MODERNE

GRAND HOTEL DU PORTUGAL, Pension complète 17. — 20. — 25 fr. et au-dessus. — **HOTEL DU PARC** avec sa Dépendance **HOTEL IBRAHIM PACHA,** Pension complète 12. — 15. — 20 fr. et au-dessus. — **HOTEL DES BAINS MERCADER,** Pension complète 11. — 13. — 15 fr. et au-dessus.

APPARTEMENTS PRIVÉS AVEC SALLE DE BAINS

Ascenseurs, etc. — Chalets et Appartements meublés, Salle de Bains, Électricité.

Vernet-les-Bains express quotidien de Paris (Quai d'Orsay) 7 heures du soir.

Demander la nouvelle brochure illustrée (franco) à KIECHLE, directeur de la Station thermale, **VERNET-LES-BAINS** (Pyrénées-Orientales)

LES HOTELS BUCHER-DURRER **BURGENSTOCK** près LUCERNE (Suisse)

Situation climatérique la plus distinguée au lac de Lucerne.
Altitude : 870 mètres. —o— Grand Parc naturel.

PALACE HOTEL - HOTEL DU PARC - GRAND HOTEL

600 Lits. — Médecin. — Pharmacie. — Prospectus.

Lucerne Palace Hôtel

Maison de tout premier ordre. — Sur le Lac, avec grand jardin.

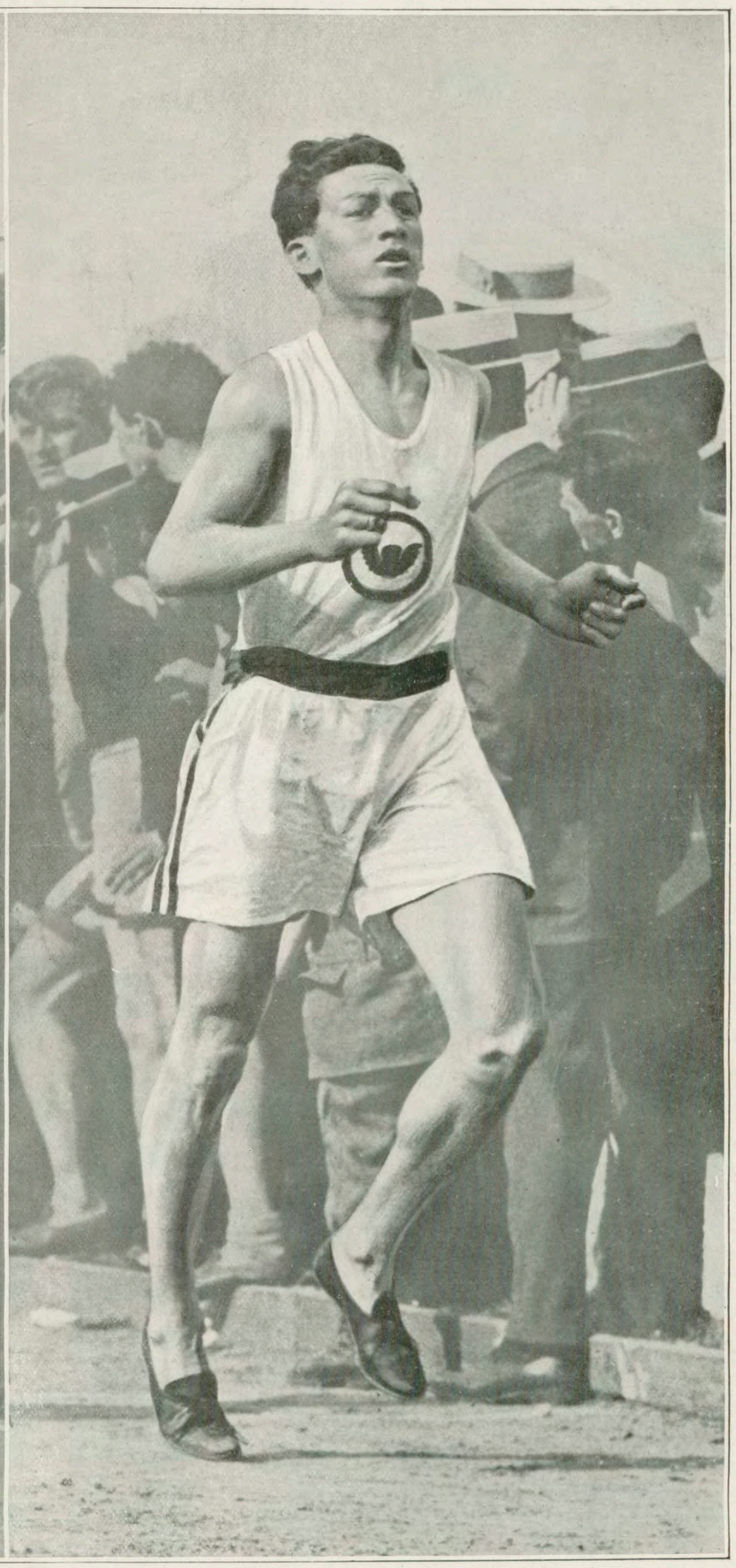
La Vie au Grand Air

N° 717 — 15 Juin 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Etranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie June 15 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

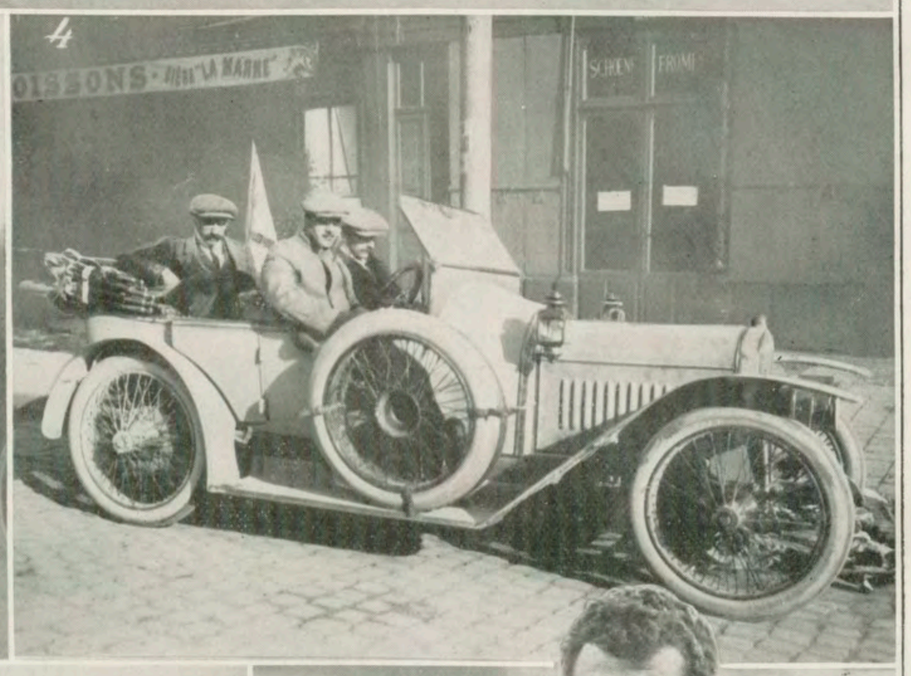


LES RECORDS DU MONDE TOMBENT EN AMÉRIQUE

A en juger par les performances qu'accomplissent en ce moment les athlètes américains qui vont se rendre aux Jeux Olympiques de Stockholm, les Français ont bien peu de chances d'enregistrer des victoires impressionnantes. C'est ainsi que, récemment, à Celtic Park (New-York), Abel Kiviat (à droite) a battu le record du monde des 1.500 m. en 3 m. 55 s. 4/5 (ancien record H. A. Wilson, 3 m. 59 s. 4/5) et que Louis Scott (à gauche) a couvert les 5.000 m. en 15 m. 6 s. 2/5 (ancien record Robertson, 15 m. 10 s.)

LA COURSE PARIS BRUXELLES

(Photographies de notre envoyé spécial)



1. Le peloton de tête après Epernay. — 2. Le peloton de tête avant Champaubert comprend encore une cinquantaine de coureurs. — 3. Vanhouwaert frise sa moustache devant l'objectif. Derrière lui, Petit-Breton, Passerieu, Lapize, E. Georget, etc.., — 4. L'excellente voiture que l'aviateur bien connu, René Barrier, avait mise à la disposition de la *Vie au Grand Air* et qu'il conduisit jusqu'à Bruxelles. — 5. Les coureurs entre dans Reims. — 6. Lapize, vainqueur en 15 h. 15 m. 2 s. sur La Française-Diamant, (pneus Dunlop). Petit-Breton s'était échappé à 1 kilomètre de l'arrivée et avait 60 m. d'avance lorsqu'une petite fille le fit tomber, le blessant au point qu'il dut abandonner, et le privant d'une belle victoire qui ne pouvait lui échapper à ce moment.

SOMMAIRE

Avant le Circuit d'Anjou .. .. Couverture
Les records du monde tombent en Amérique 417
La Course Paris-Bruxelles 418
Kimmerling, par André Beaumont. 419
Les appareils du Circuit d'Anjou, par Georges Prade. 419
Le Grand Prix d'aviation de l'Aé. C. F., par André Beaumont.. 420
Les Pilotes du Grand Prix, par Jacques Mortane.. .. 420
Les moteurs du Grand Prix d'Anjou, par H. Petit . . 422
Kimmerling s'est tué 423
Guignard, champion de France de demi-fond 423
Les Allemands s'attribuent les Championnats du monde de Tennis.. 424-425
Frank Klaus est à Paris.. 426
Autour du Règlement, par Un Commissaire 427
Le Derby d'Epsom, par René Riondet 428
Le Bloc-Notes de la semaine 429
Le Prix du Jockey-Club, par Stuart 430
Le Prix de Diane, par Stuart 430
Le Derby d'Epsom et les Oaks 431
De Longchamp à Chantilly 432
Les engagés du Circuit d'Anjou 433-434
Les appareils du Grand Prix de l'Aé. C. F. 435
La carte et quelques points du Grand Prix de l'Aé C. F. 436-437
Les appareils du Grand Prix de l'Aé C F. 438-439
Sur le Circuit d'Anjou 440

Les abonnés de la " VIE AU GRAND AIR " bénéficient de nombreux avantages, tels que :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50);

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprime *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion);*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande);

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

LE CIRCUIT D'ANJOU

Nos lecteurs ne reconnaitront pas, aujourd'hui, la physionomie ordinaire de nos numéros. Nous nous en excusons auprès d'eux. Le sport et l'actualité ont de ces exigences devant lesquelles il faut s'incliner. Nous avons dû nous étendre longuement sur la grande épreuve de demain, à laquelle nous consacrons, en outre, un supplément gratuit de huit pages.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons le compte rendu complet des deux journées qui se dis-

FAC-SIMILE DE LA COUVERTURE EN COULEURS DU NUMÉRO DU 22 JUIN.

puteront, à Angers, les 16 et 17 juin, avec les photographies des nombreux opérateurs que nous disposerons tout le long du Circuit, ce qui ne nous empêchera pas de publier, comme à l'ordinaire, le cinématographe du Prix du Jockey-Club à Chantilly.

Ce numéro contiendra également tous les renseignements sur le Grand Prix de l'Automobile Club de Dieppe, la description des voitures, la biographie des engagés, la carte et les vues du Circuit.

Ce numéro exceptionnel, qui contiendra 48 pages et 200 illustrations, sous une couverture en couleurs de Macchiati, sera vendu un franc. Ainsi qu'il est arrivé pour les numéros spéciaux que nous avons publiés au moment du Circuit de Dieppe, du Circuit de l'Est, de Paris-Madrid, etc.; il sera sûrement rapidement épuisé. Il est donc prudent de le retenir, dès à présent, chez les marchands de journaux.

Kimmerling

RIEN de plus déconcertant ni de plus attristant que le coup fatal qui vient de frapper mortellement un de nos plus brillants et plus admirables aviateurs.

Kimmerling vient de tomber, victime, ainsi que son passager, d'un accident encore mal expliqué. Parmi les premières figures de l'aviation, celle de Kimmerling, avec son frais sourire d'enfant, son clair regard plein de franchise, son grand et loyal caractère, nous apparaît comme une des plus belles et des plus aimées. Il est tombé! Mais son âme pleine des sentiments les plus nobles, son âme faite de générosité et de bravoure insouciante, son âme de héros, surgie à la faveur de nos ailes naissantes, s'est envolée sur d'autres ailes plus durables, sur les ailes de la gloire.

Virtuose de l'air, sûr de lui, il affrontait le vent avec la même sérénité que le marin l'Océan; sa carrière n'est remplie que d'actions d'éclat, cependant, dans toutes ses performances, la fatalité semble s'être acharnée à ses pas pour l'arrêter au moment des succès, et elle l'arrête encore au moment où il allait recevoir l'étoile des braves, lui qui était si digne de la porter. Kimmerling aurait honoré la Légion d'honneur!

Sa perte est irréparable, car l'aviation perd en lui un maître, et la France un homme.

André Beaumont.

AVIATION

Les appareils du Circuit d'Anjou

Résumé des caractéristiques des appareils du Grand Prix de l'Aé. C. F.

TOUS les sports n'ont ni les mêmes lois, ni les mêmes besoins, en eux-mêmes. Mais il est des évolutions fatales auxquelles ils ne peuvent échapper.

C'est ainsi que l'aviation évolue comme sa sœur aînée l'automobile, en tant que sport, tout au moins. Comme l'automobile jadis, elle eut ses pistes qui furent les premiers tronçons des routes de Montgeron, d'Etampes, du parc d'Achères, de Dourdan. Puis ce furent les grandes courses de ville à ville, Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, Paris-Amsterdam, le Tour de France, Paris-Toulouse, Paris-Berlin, Paris-Vienne et Paris-Madrid auxquels succèdent les circuits: Circuit des Ardennes, Circuit d'Irlande, d'Auvergne, du Taunus, de Bologne, de Brescia, d'Amérique, de la Sarthe, de Dieppe. L'aéroplane nait dans les meetings, et en quelques années, car on multiplia les épreuves, il épuise et la période des pistes, et la période des vols de ville à ville. Circuit de l'Est, après Angers-Saumur, Paris-Madrid, Paris-Rome et enfin Circuit Européen, par Reims, Liège, la Hollande, Bruxelles, Roubaix, Calais, Londres et Paris.

La même cause, la difficulté d'argent, ramène le cadre grandiose à des proportions plus modestes, sans doute la piste ne suffit plus, le public a cessé de s'intéresser à des vols autour du nid. Mais un Circuit s'impose, et voilà pourquoi l'Aéro-Club de France nous convie à voir se disputer cette année un Grand Prix d'Aviation sur le Circuit d'Anjou, gigantesque triangle dont les trois sommets sont Angers, Cholet et Saumur. Il y a deux jours de course, les 16 et 17 juin. Le premier jour on fera trois tours, soit 472 kil. 233, le second jour on fera quatre tours de Circuit, soit 629 kil. 644. Au total 1.101 kil. 877. A chaque tour, une demi-heure d'arrêt sera neutralisée au contrôle d'Angers, sur l'aérodrome d'Avrillé. Chaque jour les concurrents devront s'arrêter au moins une fois pendant un quart d'heure, et à Cholet et à Saumur.

On trouvera d'autre part les discussions du règlement de l'épreuve, peut être un peu compliqué. Contentons-nous d'indiquer ici, afin de mieux faire comprendre la discussion des chances des divers concurrents, qu'il y a, à proprement parler, deux classements. Le premier, doté d'un prix de 20.000 francs, qui fut ajouté au programme est simple. C'est le classement classique et banal, à la simple vitesse. Inutile de l'expliquer. Celui qui a parcouru en volant les 1.100 kilomètres dans le meilleur temps a gagné. Mais le classement fondamental doté de 100.000 francs de prix, dont 50.000 francs au premier, avantage les appareils à passagers. Sans entrer dans le détail, signalons que pratiquement on multipliera le temps de chaque concurrent par la fraction $\frac{5}{6}$ à la puissance indiquée par le nombre de passagers à bord.

Exemple : un appareil a mis 10 heures ou 600 minutes, son temps est ainsi calculé en chiffres ronds. Avec le seul pilote à bord : 10 heures ou 600 m. Avec un passager à bord : $\frac{600 \times 5}{6} = 500$ m. ou 8 h. 20. Avec deux passagers à bord: $\frac{600 \times 5^2}{6^2} =$ 416 minutes ou 6 h. 56 m. Avec trois passagers à bord : $\frac{600 \times 5^3}{6^3} = 347$ minutes ou 5 h. 47 m. Avec 4 passagers : $\frac{600 \times 5^4}{6^4} = 290$ minutes ou 4 h. 50 m. Avec 5 passagers : $\frac{600 \times 5^5}{6^5} = 240$ minutes ou 4 heures.

On voit que l'avantage est prodigieux. Il faut donc distinguer, d'une façon générale, dans les fabricants, ceux qui ont cherché un prix ou l'autre. Car il est évident que l'on ne peut courir les deux. La cylindrée maxima du moteur étant limitée à 12 litres, c'est-à-dire la puissance à 100 chevaux environ, il a fallu choisir : ou diminuer la surface, le poids, et chercher la vitesse dans un monoplace à 150 ou 170 kilomètres à l'heure, ou bien, au contraire, augmenter les surfaces, ce qui permet de charger l'appareil en passagers et ce qui, naturellement, diminue la vitesse en augmentant les deux sources de résistance, le poids d'abord et la surface frottante ou portante ensuite. Ce sont ces deux tendances que nous chercherons à dégager chez nos appareils, marque par marque. Certaines usines n'ont joué qu'une chance; nul n'a joué la seule vitesse pure; mais, en revanche, certains n'ont joué que le poids transporté, comme les Farman, les Bréguet, etc. La plupart, Blériot, Deperdussin, Morane, R. E. P., Nieuport, ont joué les deux chances. Certains mêmes, comme Blériot, Morane, entre autres, ont joué la simple régularité que courent Garros, Tabuteau, Lareinthy-Tholozan, avec un monoplan 50 chevaux, qui est volontairement moins rapide et n'a qu'un passager.

Quant à savoir qui triomphera des deux tactiques, c'est difficile. Les monoplaces à faible surface enlèveront certainement la vitesse pure. Il n'y a pas de doute possible. Ils ont tout pour eux, vitesse, facilité de conduite, aptitude à tenir au mauvais vent, le tout à un degré supérieur. En revanche, dans le classement général du coefficient qui est en somme le classement général de l'épreuve, leur chance est faible, à moins que le mauvais temps ne permette pas de voler sans un excès de puissance tel que les appareils à grande surface ne pourront charger tous leurs passagers. Songez qu'un appareil à trois passagers, et il y en a, s'il vole à 50 kilomètres à l'heure, ce qui est normal pour lui, est classé comme s'il volait à 171 kilomètres à l'heure! Et pendant les escales, les mêmes théoriquement pour tous, il bénéficie du même avantage. Deux heures de panne ne lui en font qu'une. Avec cinq passagers, Moineau sur son Bréguet muni d'un 100 chevaux Renault, tentera peut-être l'aventure, cette même allure de 50 kilomètres à l'heure donne du 225 à l'heure de moyenne. Le temps difficile est donc le seul espoir des monoplaces dans ce classement.

Réunissons maintenant d'une façon brève et dans leur ordre de départ, les appareils engagés; on trouvera d'autre part l'examen des pilotes qui les mènent, car il est utile de le dire, le pilote a ici une importance colossale.

Les Deperdussin présentent quatre monoplans montés par Védrines, Vidart, qui pilotent des monoplaces et Prévost et Busson des quatre-places. Les deux types d'appareil ont des Gnôme de 80 chevaux. Les deux premiers disputent la vitesse pure. Que feront-ils exactement? On sait qu'avec le 140 chevaux, Védrines a battu les records du monde de vitesse à plus de 170 kilomètres à l'heure. Avec le 80 chevaux, cet appareil de 13 mètres carrés de surface, de 8 mètres d'envergure, pesant à vide 350 kilos, doit être l'un des plus rapides du moment.

Les quatre-places dérivent du type militaire qui se classa troisième au concours, avec 300 kilos de charge utile, ce qui est le poids de quatre passagers. Il est probable qu'avec 80 chevaux, l'appareil sera un peu moins rapide, mais son coefficient de bonification lui fera atteindre du 200 kilomètres à l'heure. Cet engin a 25 mètres carrés de surface, 12 m. 50 d'envergure et pèse en charge 730 kilos.

L'équipe Morane-Saulnier a cinq monoplans en ligne : un 50 chevaux Gnôme, une place, monté par

Tabuteau; un 85 chevaux Canton-Unné à trois places monté par Bedel, un 50 chevaux Gnôme de Lareinty Tholozan, deux 80 chevaux Gnôme deux places, montés par Brindejonc des Moulinais et Bobba. Il est à remarquer que les Morane-Saulnier restent en tout, puissance et nombre de places, à l'intérieur des Deperdussin. Ils cherchent à coup sûr la régularité de marche du moteur. L'emploi du classique 50 chevaux Gnôme est caractéristique. Il est vrai qu'avec faible puissance, cet appareil léger et admirablement fuselé a obtenu des vols fantastiques.

Les deux Bréguet de Moineau et Debuissy sont des cinq-places. L'un deux essaiera même d'enlever cinq passagers. Deux moteurs, le nouveau 100 chevaux Renault et un 90 chevaux Canton-Unné. Ces deux appareils dérivent, eux aussi, des nombreux types militaires que Bréguet avait préparés à Reims et qui se classèrent second et quatrième. Là aussi on arrivera à une vitesse bonifiée de 200 kilomètres à l'heure.

Les Maurice Farman de Renaux et de Fourny se trouveront dans la position exacte de Bréguet, avec peut-être un peu moins de vitesse; toutefois, ils ne comptent enlever que quatre personnes au lieu de cinq. Il est d'ailleurs probable, qu'avec un peu de vent tout le monde en sera ramené là. Ces appareils ont fait leurs preuves en longs voyages avec lourde charge. Avec le 100 chevaux Renault, Renaux dépasse 95 kilomètres à l'heure, et sa régularité de marche est légendaire, Fourny court ce qu'on pourrait appeler la régularité, plus exactement encore avec le 70 chevaux.

LE BRÉGUET EN VOL

Fischer sur le Henry Farman emploiera le 80 chevaux Gnôme, mais avec l'appareil et le moteur plus légers il arrive lui aussi à la formule du quatre-places, avec une vitesse propre qui doit dépasser 100 kilomètres à l'heure.

L'équipe Blériot est celle qui court avant tout la régularité et la distance. Cette tactique lui réussit à merveille en 1911, car ce sont ces appareils les moins rapides qui gagnèrent les grandes épreuves; cette année, avec les formidables équipes adverses, nombreuses et favorisées, la tâche sera plus dure. Garros n'a qu'un 50 chevaux Gnôme monoplace dont la vitesse est de 110 kilomètres à l'heure. Hamel et Perreyon ont des deux-places avec de simples et classiques 70 chevaux Gnôme; c'est sur la fin de la course que la régularité des moteurs, peut parler en leur faveur, ce sont en somme des types de modèle courant.

Toute autre tactique pour l'équipe Nieuport qui présente ses trois monoplans avec les mêmes données que les Deperdussin, le maximum de puissance et de poids transporté. Hélen monte, avec un 80 chevaux Gnôme, un appareil nommé le *Corbeau* qui doit être, avec ceux de Védrines et Vidart, l'appareil le plus rapide. Espanet et Gobé ont, avec le même moteur, des quatre-places. Le monoplace ne pèse que 200 kilos et l'on connaît le rendement extraordinaire du Nieuport. Il a 7 m. 90 d'envergure et environ 13 mètres carrés de surface. Les quatre-places sont des engins de 400 kilos de 12 m. 25 d'envergure et d'une surface d'environ 25 mètres carrés. Il est à noter que les données des appareils comme des moteurs sont à peu près identiques chez Nieuport et Deperdussin, comme puissance, surface, poids et envergure.

Les trois R.E.P. jouent les trois chances, du monoplace, du biplace et du triplace. Seuls le triplace, celui d'Amérigo a le nouveau 100 chevaux R.E P.; le biplace et le monoplace de Molla et de Granel ont des 80 chevaux Gnôme. Les envergures sont de 13 mètres, 9 m. 85 et 8 m. 60, ce sont les types ordinaires de séries, avec ailes appropriées et diminution des résistances à l'avancement. Ces appareils, on le voit, sont eux aussi, à part les 80 chevaux monoplace, un peu en dedans de la formule que Nieuport et Deperdussin ont adoptée pour le quatre-places.

L'équipe Sommer comprend un biplan, deux places, à moteur Renault 80 chevaux et deux monoplans, 80 chevaux, dont un biplace et un monoplace.

Un certain mystère a enveloppé la préparation des Henriot. Allard monte son petit Caudron, rapide, mais qui lui aussi cherchera la régularité sur la distance.

C'est à coup sûr ce que fera également Ehrmann sur son Borel, un 70 chevaux Gnôme à deux-places. La prudence réussira-t-elle ? C'est possible, après tout.

Les deux biplans Astra de Labouret et de Gaubert sont des biplaces avec des 80 chevaux Chenu et 75 chevaux Renault. Ils joueront vis à vis des biplans à quatre et cinq places Bréguet et Farman, le même rôle.

Legagneux pilotera le très rapide monoplace P. Zens; Divetain montera le monoplan deux-places Ladougne avec le 70 chevaux Anzani d'une cylindrée de 9 litres seulement.

Il cherchera, c'est certain, à terminer, sans prétention de vitesse, et l'appareil et le moteur sont faits eux aussi pour la régularité et la puissance.

Enfin Debroutelle exagère encore cette tendance avec un biplan à deux ou trois places et un 50 chevaux Gnôme.

Terminons cette énumération un peu longue et un peu monotone. Mais rien ne peut remplacer les faits.

Et maintenant qui gagnera ? Il est difficile de le dire. La plupart des types de moteurs qui ont exagéré la puissance et qui ont été créés spécialement pour cette cylindrée de 12 litres n'ont pas encore été essayés sur d'aussi longs parcours.

Si le 80 chevaux Gnôme et le 100 chevaux Renault ont la régularité des types 50 et 70 chevaux, il est certain qu'ils battront ces derniers. Sinon, la prudence aura, une fois de plus, vaincu l'audace. Qui triomphera de la thèse Deperdussin et Nieuport qui porte a l'extrême la formule puissance, vitesse et poids transporté, ou de la formule de Blériot qui la ramène au minimum, Morane-Saulnier est intermédiaire pour la puissance et le poids transporté. Bréguet et Farman pour la vitesse. Avec les moteurs, nous aurons le temps, qui peut éliminer les appareils trop chargés ou les obliger à ne pas profiter de leurs avantages, nous avons les pilotes, et nous avons enfin cet élément mystérieux qui s'appelle la chance. De toute une série de moteurs, un seul résiste ou ne résiste pas. Pourquoi ? Contentons-nous de résumer les données du papier.

Les appareils les plus rapides sont les monoplans monoplaces de Deperdussin et Nieuport puis Morane. Les appareils qui, grâce au coefficient de bonification auront, pour enlever, la plus grande vitesse, sont Deperdussin et Nieuport en monoplans, Bréguet et les Farman en biplans.

Logiquement, le vainqueur ne devrait pas sortir de là, mais qu'est-ce que la logique en l'occurrence ?

GEORGES PRADE.

Le Grand Prix d'Aviation de l'Aé. C. F.

Ce sera une course d'appareils plutôt que de pilotes.

Il y avait une certaine témérité, après les courses de grande envergure de l'année 1911, à créer une compétition digne des pilotes que nous possédons aujourd'hui et qui constituât un progrès sur ce qui avait déjà été accompli : aussi, l'Aéro-Club de France a-t-il adopté une formule qui ne s'attaque à aucun record. Du « cross country »: soit; mais du « cross-country » raisonnable, et dont le but soit surtout de faire réaliser aux appareils un véritable progrès, tout en faisant une part à l'habileté et à l'endurance du pilote et en donnant au public un spectacle comme il n'en a pas encore connu.

D'autre part, comme la vitesse seule doit être la base finale du classement dans une pareille compétition, il fallait enrayer la débauche inévitable (et prématurée, à notre avis) de la puissance des moteurs, abus de puissance qui conduit tout droit à l'imprudence, et donner, malgré tout, une chance sérieuse aux porteurs de poids lourds, c'est-à-dire aux biplans dont l'allure est forcément modérée, mais qui n'en constituent pas moins une branche importante de la construction aéoronautique.

C'est pour toutes ces raisons que le règlement du premier grand Prix de l'Aéro Club est caractérisé par les innovations suivantes : Circuit de 150 kilomètres seulement, bouclé frois fois le premier jour, quatre fois le second (Angers-Cholet-Saumur-Angers). Ensuite, limitation de la cylindrée à 12 litres pour tous les moteurs; enfin, pour les porteurs de passagers, diminution de leur temps officiel de course suivant une progression géométrique de raison $\frac{1}{6}$ d'après le nombre de passagers transportés. Cette raison de $\frac{1}{6}$ choisie arbitrairement, n'a pas été sans soulever de nombreuses critiques, et peut-être reconnaîtra-t-on, à l'user, qu'il eût mieux valu adopter le chiffre de $\frac{1}{7}$ ou $\frac{1}{8}$; quoiqu'il en soit, depuis la création d'un nouveau prix de 20.000 francs, destiné à l'appareil le plus vite, les chances de chacun se trouvent maintenant égales et le meilleur appareil, bien servi par son pilote, sera sûrement récompensé et bien récompensé.

D'ailleurs, toutes ces considérations n'empêcheront pas qu'au travers des difficultés et des complications de ce programme, perceront les caractères particuliers et se feront jour les volontés indomptables de ces hommes étonnants, chevauchant des bolides; on verra aux prises les vieux routiers de l'air, plus prudents, plus assagis, et les nouveaux venus plus ardents, plus enthousiastes et désireux de conquérir, à leur tour, une renommée, mais tous également courageux et également décidés à vaincre dans le grand combat de la conquête de l'air. Il y a, dans ces sortes de luttes, quelque chose d'anormal et d'excessif qui grise les combattants, soutient leur énergie, décuple leurs forces et les hausse à la hauteur d'un tournoi qui tient de la légende.

Course d'appareils, plutôt que de pilotes: c'est dans l'ordre, d'ailleurs, et dans l'esprit du progrès. Si, au début, les appareils lourds, porteurs de passagers, semblaient avoir été favorisés par les conditions de la course, il faut maintenant tenir compte des aléas, et surtout du temps. Si le temps se montre quelque peu maussade, les appareils de vitesse reprendront aussitôt tous leurs avantages sur leurs adversaires désemparés, de sorte, qu'en fait de pronostics, nous donnerions volontiers la préférence au monoplan rapide, porteur d'un passager, pourvu qu'il soit muni d'un moteur ayant déjà fait ses preuves: car, le moteur nouveau, fût-il sorti de la meilleure usine du monde, c'est toujours l'incertitude!

ANDRÉ BEAUMONT.

Les pilotes du Grand Prix

Les meilleurs champions de l'air seront aux prises sur le Circuit d'Anjou.

Le Grand Prix de l'Aéro-Club constituera surtout une lutte d'appareils et de moteurs, mais il est certain que la qualité des pilotes entrera pour beaucoup dans le classement final. Et nous devons reconnaître que rarement aussi belle équipe d'aviateurs aura été réunie dans une épreuve aérienne. A part quelques abstentions, tous les champions ailés prendront le départ dans cette grande épreuve.

Nous allons les passer en revue et rappeler brièvement les succès et prouesses de chacun.

EQUIPE MORANE. — La maison Morane-Saulnier se montre particulièrement menaçante avec ses cinq monoplans conduits par Maurice Tabuteau, Bedel, Brindejonc des Moulinais, Bobba et Lareinthy-Tholozan. Comme remplaçants, nous trouvons Simon, Léon Morane et Léger, c'est-à-dire trois virtuoses.

Maurice Tabuteau possède son brevet depuis le 1er juillet 1910. C'est donc un vétéran. Après avoir pratiqué la motocyclette et l'automobile, il se consacra au biplan. Il remporta vite d'importants succès; c'est ainsi qu'il gagnait la Coupe de distance en 1910, couvrant 584 kil. 745 m. en 7 h. 48 m. 31 s. 3/5. Il prenait part au Circuit Européen et se classait à l'arrivée. Trouvant que le biplan n'était pas assez rapide, il passait au monoplan et, de même qu'il avait été un très audacieux et très téméraire biplaniste, il devint un extraordinaire conducteur de monoplan. Entre autres prouesses, il s'attribua l'hiver dernier les records de vitesse, couvrant les 200 kil. en 1 h. 54 m. 21 s., et les 300 kil. en 2 h. 54 m. 43 s. 4/5, battant de loin les temps précédents. Quelques jours après, il devenait détenteur du record des 2 heures, couvrant 227 kil. 454. Il terminait sa campagne d'hiver en revenant de Pau à Paris, en aéroplane, dans la même journée, à plus de 150 kil. à l'heure, en 4 h. 55 de vol. Enfin, il était le premier à réussir la Coupe Deutsch de la Meurthe, qui comporte un circuit autour de Paris.

René Bedel est une de nos plus récentes révélations. Il obtint son brevet le 8 septembre 1911. Il vint à l'aviation par amour du sport et par amitié pour Morane. A sa dix-huitième sortie, dont une qui consista à aller de Villacoublay à Nancy par un temps épouvantable, il gagnait la troisième prime de la Coupe Pommery, malgré les éléments déchaînés. Dans sa journée, il réussissait le voyage Villacoublay-Biarritz, soit 750 kilomètres en 5 h. 16 de vol effectif.

Quoique très jeune, Brindejonc des Moulinais est depuis longtemps aviateur. Il obtint son brevet le 23 mars 1911 et, depuis ce moment, passa de la Demoiselle au monoplan. Après une chute sans gravité sur un quai de la Seine, il passa chez Morane et se signala par de beaux raids, notamment par un voyage Paris-Angoulême et de nombreuses exhibitions dans le Midi, où on le surnomma le Brindejoconde-des-Moulinais.

Bobba détint pendant longtemps avec Marcel Hanriot le record de la jeunesse des pilotes. Il est breveté depuis le 7 décembre 1910. Il se fit remarquer au début de 1911 par son voyage sans escale de Paris à Châtellerault. Dans le Circuit Européen, il se trompait de parcours. Au début de 1912, alors qu'il s'entraînait pour voler de Pau à Paris, il faisait une chute, occasionnée par une tourmente de neige. Il était peu gravement atteint, et sa première sortie de l'hôpital fut pour lui une occasion d'aller évoluer à nouveau.

Honoré de Lareinthy-Tholozan, né le 6 septembre 1887, possède le brevet 822 du 5 avril 1912. Très habile, il n'a pas encore eu le temps de prouver sa valeur, mais MM. Léon Morane et Saulnier ont une grande confiance en lui.

Equipe Deperdussin. — Les quatre appareils Deperdussin seront montés par Védrines, Busson, Prevost et Vidart. Ces quatre champions piloteront 2 monoplans à 1 place et 2 à 4 places.

Védrines! Est-il utile de rappeler les exploits accomplis par ce populaire aviateur? Il débuta dans l'aviation à la fin de 1910, s'attribuant même un record assez rare: il cassa pour 2 fr. 75 pendant tout son apprentissage. Aussitôt, il se signala par des voyages remarquables pour cette époque. C'est ainsi qu'une de ses premières sorties consistait en un raid de Juvisy à Chartres et retour, soit 250 kilomètres. Puis il allait de Paris à Poitiers et retour, de Paris à Pau, gagnait Paris-Madrid, se classait quatrième dans le Circuit Européen, second dans le Circuit d'Angleterre, accomplissait de multiples voyages et, à Pau, au début de l'année, pulvérisait à deux reprises les records de vitesse, parvenant à couvrir 159 kil. 303 dans l'heure et 200 kil. en 1 h. 15 m. 20 s. 4/5. Lors d'une tentative pour Douai-Madrid dans la même journée, il fit une terrible chute à Epinay, alors qu'il volait à plus de 200 à l'heure depuis son départ. A peine remis, il sera sur l'un des monoplans Deperdussin du Grand Prix.

Guillaume Busson, après avoir remporté de nombreux succès dans les concours d'automobiles, se passionna pour l'aviation alors qu'elle en était aux premiers vols. Ce n'est qu'après de nombreuses tournées qu'il passa son brevet, le 21 juin 1910. Il prit part au Circuit de l'Est, mais une panne le mit hors de course dès la première étape. Il passa chez Deperdussin dès la création de cette marque. Bientôt il s'attribuait les records du monde à 4 et 5 passagers. Une longue maladie l'interrompait dans son travail. Dès son rétablissement, il prenait la direction de l'école de Pau et à la fin de la campagne d'hiver, rentrait à Paris par la voie des airs, réussissait le voyage Pau-Saint-Cyr en une journée, malgré le mauvais temps.

Maurice Prévost débuta en public dans le Circuit Européen où il accomplit brillamment les premières étapes, puis il se classa troisième dans le concours militaire d'aviation, s'attribua le record de la hauteur avec un ou deux passagers, réussit de très beaux voyages à deux, tel son raid Paris-Londres, en une matinée, avec M. Santoni, son raid Paris-Nancy et Nancy-Les Sables d'Olonne (740 kil.), avec M. Besnard, comme voyageur. C'était pour la Coupe Pommery, et il ne fut battu que de 10 kilomètres par Bedel. Prévost est un jeune, énergique, adroit et modeste, l'un de nos meilleurs pilotes.

René Vidart, pilote depuis le 1er juillet 1910, ne compte plus ses succès. Il a acoompli tant de prouesses qu'il est difficile de les rappeler toutes. Par ses vols triomphants, l'année dernière, sur la Côte d'Azur, ses traversées maritimes, ses courses, il a su s'attirer l'admiration sympathique de la foule qui aime l'amabilité de ce grand garçon de 21 ans, toujours souriant et toujours prêt à signer des cartes postales. Quatrième de Paris-Rome, troisième du Circuit Européen, dont il gagna la première et la dernière étape, il est passé directeur de l'école Deperdussin à Ambérieu. Et, entre temps, il vient d'Ambérieu à Paris, dans la même journée, malgré la pluie, puis vole de Paris à Saumur pour étudier le Circuit d'Anjou et retourne jusqu'à Etampes.

Equipe R. E. P. — La maison Esnault-Pelterie a engagé trois appareils qui seront pilotés par Molla, Amerigo et Granel.

Michel-Paul Molla, breveté le 9 août 1910, fut l'un des lauréats des premières étapes du Circuit Européen. Il se signala dans nombre de meetings. Il s'attribua le record du monde de durée avec six passagers, réussissant à tenir l'air pendant 1 heure 6 minutes.

Amerigo est l'ancien motocycliste qui entraînait les stayers sur les vélodromes. Il passa bientôt au service de l'aviation, il montra qu'il était aussi bon pilote que pacemaker subtil. Dans le Circuit Européen, il avait accompli un très beau parcours dans les deux premières étapes, lorsque le départ de la troisième, Liège-Utrecht, lui fut funeste. Il se brisait la jambe. Dès son rétablissement, il revint à son monoplan et continua à diriger avec habileté l'école Esnault-Pelterie.

Marcel Granel, quoique peu connu, est un ancien pilote, quoiqu'il possède le brevet n° 117, depuis le 21 juin 1910. Il a surtout volé, jusqu'ici, sur monoplan Blériot, et se signala notamment par ses exhibitions à Biarritz. Passé, depuis peu, chez R. E. P., son entraînement a prouvé que M. Esnault-Pelterie avait eu la main heureuse en le choisissant.

HELEN ET SON FILS

Equipe Sommer. — L'équipe Sommer devait être particulièrement redoutable, grâce à Bathiat, Kimmerling et Oliverès.

Bathiat, comme Amérigo, se fit connaître d'abord comme motocycliste, puis il passa à l'aviation. Il possède son brevet depuis 1910. Il s'attribua le Circuit de Lisieux, puis se signala au début du Circuit Européen. On n'avait pas parlé de lui depuis cette époque, lorsqu'au début de cette année, il accomplissait un magnifique exploit: il volait les 100 kil. en 41 m. 29 s. 3/5 et les 120 kil. en 49 m. 57 s.

Oliverès a passé son brevet le 10 novembre 1911. Il n'est pas encore très connu, mais est de la race des bons aviateurs. Il a accompli une belle saison d'hiver, sur la Côte d'Azur, où il se fit remarquer par ses vols impressionnants au-dessus de la mer.

Le merveilleux Kimmerling, roi de l'air, loyal et sympathique, était l'un des grands favoris de l'épreuve, mais la mort traîtresse nous l'a ravi dimanche dernier. C'est un héros aérien qui s'en va ainsi qu'un brave cœur. Sa disparition prouve que nous soupçonnons les mystères de l'atmosphère, mais que nous ne les avons pas encore complètement percés.

Equipe Hanriot. — André Frey et Bielovucic, tels seront les défenseurs de la marque Hanriot.

André Frey a le brevet n° 93, du 10 juin 1910. Il se fit surtout remarquer dans Paris-Rome où il prit la troisième place derrière Beaumont et Garros. On se souvient que, seul partant de Rome-Turin, il fut victime d'un terrible accident. Il tomba dans une forêt où on ne le découvrit que 12 heures après sa chute. Il était relevé couvert de contusions, mais heureusement, il se rétablissait bientôt et remportait même la victoire dans le Circuit Italien Bologne-Venise-Rimini-Bologne, auquel il avait pris part pour remercier les Italiens de leurs soins. Depuis, il tenta la coupe Deutsch, pour le Circuit de Paris et échoua de peu.

Bielovucic, l'un des premiers pilotes, réussit le raid Paris-Bordeaux, du 1er au 3 septembre 1910. A cette époque, ce voyage remporta le plus vif succès. Le 1er septembre, l'aviateur allait d'Issy à Orléans, le lendemain, d'Orléans à Angoulême et le 3, d'Angoulême à Bordeaux, soit 588 kil. en 6 h. 51 minutes de vol effectif. Puis il fit une tournée triomphale en Amérique du Sud et compte reprendre sa place, parmi les meilleurs champions, au Circuit d'Anjou.

Equipe Bréguet. — Les Bréguet seront montés par Moineau et Debuissy. Brégi étant soldat, l'autorité militaire lui a refusé l'autorisation de monter dans le Circuit d'Anjou. C'est un bel appoint de moins pour la maison Bréguet.

Moineau est un artiste ailé. Ingénieur-pilote attaché aux ateliers Bréguet depuis deux ans, il se révéla au grand public en s'attribuant la seconde place du Concours Militaire, finissant derrière Weymann et précédant de 11 minutes le monoplan de Prévost. Il avait passé son brevet le 26 juillet 1911. Depuis cette époque, il a pris part à de nombreux meetings pour l'aviation militaire. Il s'y rend toujours par la voie aérienne, sans jamais casser, sans jamais être arrêté par une panne. Il connaît à merveille son appareil et réussit à lui faire accomplir les prouesses les plus audacieuses.

Son camarade, André Debuissy, chef-pilote de l'école Bréguet de La Brayelle est moins connu, mais c'est un aviateur consciencieux et adroit. Il possède son brevet depuis le 3 février 1911, avec le n° 376. S'occupant surtout de la mise au point des appareils, il n'a pas encore atteint la renommée que lui vaudra peut-être le Grand Prix d'Aviation.

Equipe Caudron. — La marque Caudron n'a engagé qu'un appareil qui sera conduit par Maurice Allard. Né le 15 mars 1883, Allard a le brevet 480, du 29 avril 1911. Il a surtout pris part à des meetings. Dans les grandes courses de l'année dernière, il ne fut jamais favorisé par la chance. C'est ainsi qu'il brisait son appareil à Savigny, dans le Circuit Européen.

Equipe Astra. — Labouret et Gaubert représenteront les Astra. René Labouret est un excellent metteur au point et un pilote sûr. Il possède son brevet depuis le 19 septembre 1910. Sans être téméraire, il vole avec une grande habileté, et sa valeur est très appréciée par ceux qui l'emploient. Dans le Circuit Européen, il s'arrêta au cours de la première étape. Il ne fut pas heureux dans le Concours Militaire.

Louis Gaubert a le brevet 59 du 2 mai 1910. C'est l'un des plus anciens pilotes. Il se signala par de très beaux vols sur les aérodromes. Il est un remarquable metteur au point. Il se classa second dans le Circuit Italien, Bologne-Venise-Rimini-Bologne. Il fut l'année dernière victime d'un grave accident qui l'éloigna de l'aviation pendant longtemps.

Equipe Zodiac. — Pierre Debroutelle possède le brevet 806 du 27 mars 1912. C'est un élève de Labouchère. Attaché aux ateliers Zodiac depuis très longtemps, il a réussi la prouesse enviable de n'avoir jamais cassé un organe de ses appareils dans ses vols. Il n'a pas encore accompli de performances l'ayant mis en vue, mais il est très adroit et doit se faire connaître avant peu,

Equipe Nieuport. — Trois monoplans Nieuport sont engagés. Les pilotes soront Emmanuel Hélen, Armand Gobé et le docteur Espanet.

Hélen, né le 18 septembre 1883 à Paris, se révéla au mois d'août dernier par une admirable performance. Dans la même journée, il avait réussi à couvir 1.126 kil. 400, alors que personne ne le connaissait. C'était une révélation pour le grand public, mais Hélen n'en était pas à sa prèmière prouesse : il avait effectué en Amérique et notamment à la Havane de belles envolées, et était rentré en France depuis un mois seulement, lorsque le regretté Nieuport l'avait découvert et se l'était attaché. Quelques jours plus tard d'ailleurs, Hélen faisait mieux: il couvrait 1.252 kil. 800, le 8 septembre, s'attribuant la Coupe Michelin 1911. Il se classait ensuite second dans le Prix Quentin-Bauchart et enlevait la Coupe Deutsch, ayant bouclé les 200 kil. du Circuit de Paris en 1 h. 36 m. 43 s. Hélen est un roi de l'automobile également. et remporta la Coupe des Milliardaires à Cuba en 1906. Il a pratiqué tous les sports et s'est signalé particulièrement dans la boxe, la pelote-basque, le football, l'escrime (il était moniteur au régiment d'artillerie où il fit son service) et même au bowling! Il n'a passé son brevet que le 22 août 1911, quatre jours avant de couvrir, le premier, plus de 1.100 kil. dans une journée.

Armand Gobé délaissa le métier de menuisier pour celui d'aviateur. Il débuta sur Antoinette et obtint le brevet n° 102, le 10 juin 1910. Il passa ensuite chez Nieuport où il devint chef-pilote et directeur d'école. Il remporta l'année dernière le Critérium de l'Aé C. F., pour la plus grande distance sans escale. Il couvrit à Pau 740 kilomètres en 8 h. 15, le 24 décembre 1911.

Quant au docteur Espanet, qui fit ses études à Marseille et fut l'élève d'Hélen, c'est un excellent pilote, qui sans aucun doute accomplira une belle course dans le Grand Prix d'Anjou. Il dirigeait l'école Nieuport de Pau.

Equipe Farman. — Eugène Renaux et Fourny piloteront des appareils Maurice Farman, Fischer montera le biplan Henry Farman.

Eugène Renaux résume à lui tout seul toute l'histoire sportive en France. Ce fut d'abord le « petit Renaux », qui glana de nombreux lauriers dans le cyclisme où il débuta à 13 ans, remportant même, à cet âge, le Championnat de la Société d'Encouragement. Il forma une équipe redoutable de tandem avec son cousin Dumont, puis avec Caillois. Il passa ensuite de la bicyclette au motocycle, battant le record de l'heure sur tricycle à moteur horizontal, gagnant Paris-Saint-Malo, où il battait la première voiture de 35 minutes. Sur voiture, il remportait encore de nombreux succès, finissait premier dans la Coupe du *Matin* de 1906 et dans la Coupe de la Presse. Il devenait alors aviateur et se signalait en s'attribuant le Prix de 100.000 fr. de Paris au Puy-de-Dôme avec un passager, Senouque, à une époque où l'on croyait cet exploit impossible. Renaux franchissait les 360 kilomètres du parcours en 5 h. 10 m. 46 s. Renaux

bouclait ensuite le Circuit Européen, toujours avec Senouque à bord, finissant 7e et remportant ainsi un magnifique succès. Il gagnait le Prix de totalisation Quentin-Beauchart, se classait 7e du Concours Militaire et 2e du Concours d'Hydro-Aéroplanes de Monaco.

Fourny, chef-pilote des établissements Maurice Farman, s'est révélé le 2 septembre 1911, en concourant pour le Critérium d'Aviation de l'Aéro-Club. Il a réussi à tenir l'air pendant 11 heures 1 minute 29 secondes sans escale, couvrant 720 kil.

Quant à Fischer, il fut l'un des premiers aviateurs ayant osé s'aventurer au-dessus de la campagne. Il se signala par de très beaux vols, mais la popularité ne l'avait pas encore atteint, lorsqu'il se classa 5e du Concours Militaire et 1er du Concours d'Hydro-Aéroplanes de Monte-Carlo où il réussissait à triompher de son compagnon d'équipe.

Equipe Zens. — L'appareil Zens, la nouveauté du Circuit, sera confié à Legagneux.

Legagneux, c'est l'enfant de Paris, le gavroche qui trouve toujours le mot de la situation dans les moments même les plus critiques. Ses réparties spirituelles et fantaisistes ont couru le monde. De plus, c'est un acrobate de l'air, un courageux et un incomparable metteur au point. Il débuta comme mécanicien, se rendit célèbre au meeting de Lyon où il se révéla, fit une chute à celui du Havre au moment où il collectionnait les divers prix. Puis il prenait part au Circuit de l'Est où il se classait 3e, non sans être allé évoluer au-dessus de la frontière allemande. Il s'attribuait ensuite le record de la hauteur avec 3.100 mètres, le 9 décembre 1910, couvrait 515 kil. 900 m. en 5 h. 59 m. sans escale, dans un essai pour la Coupe Michelin. Depuis cette époque, il s'est signalé par ses admirables envolées aux grandes manœuvres et s'est surtout consacré aux meetings où il fait admirer sa maëstria. Il dirige l'aérodrome de Corbeaulieu avec son camarade et ami Robert Martinet.

HAMEL GAGNE LE CIRCUIT DE LONDRES.

Equipe Blériot. — L'équipe Blériot sera l'une des plus menaçantes. Elle sera en effet composée de Garros, Hamel et Perreyon.

Roland Garros, c'est l'oiseau fait homme! L'air est son élément. Il est le plus admirable virtuose produit par l'aviation et personne ne peut comprendre le secret de ses vols en spirale, de ses descentes en tire-bouchon, de ses virages sur l'aile. Il donne le frisson, arrête la respiration, on le regarde, stupéfié et ému au plus haut point, et on est incapable de rendre l'impression qu'il produit lorsqu'il évolue dans l'atmosphère. Ce n'est pas un imprudent, mais il sait absolument ce qu'il est capable de demander à un appareil et il ne se prive pas d'aller jusqu'aux confins de l'impossible. Il est d'ailleurs le seul connaissant avec autant d'exactitude les traîtrises de l'élément fuyant et les susceptibilités de son monoplan. Il est le pilote favori de tous les meetings. Il a appris à voler en écoutant les conseils de John Moisant qui l'emmena en Amérique avec Audemars, Barrier et Simon. Les Américains l'ont surnommé « l'homme qui défie la mort ». C'est tout dire ! Revenu de cette tournée, Garros, qui s'était spécialisé dans la conduite de la Demoiselle avant son départ de France, prouva qu'il était un admirable monoplaniste.

Il n'avait jamais accompli de voyage de plus de 30 minutes à travers la campagne et pourtant prenait le départ dans Paris-Madrid. Il s'y classait 3e. Puis c'était Paris-Rome où il finissait second, ainsi que dans le Circuit Européen, quoique terrassé par la maladie durant tout le temps que durèrent ces deux dernières épreuves. Il terminait sa saison en s'attribuant le record du monde de la hauteur par 4.250 mètres, mais des erreurs de baromètre le firent homologuer seulement à 3.910 mètres. Il partit ensuite en Amérique du Sud faire une nouvelle tournée d'exhibitions et revint pour prendre part aux grandes épreuves. Dès son retour, de tous côtés on le demande dans les meetings Européens, car sa célébrité s'est étendue jusqu'aux pays les moins versés dans l'aviation.

C'est un pilote incomparable, mais peu favorisé par la chance. Il devrait remporter la victoire dans le Circuit d'Anjou.

L'Anglais Gustave Ham el vint en France l'année dernière pour accomplir son apprentissage. Il passait vite son brevet, retournait dans son pays et s'y couvrait de succès. Il gagnait diverses épreuves, représentait l'Angleterre dans la Coupe Gordon-Bennett et y faisait une effroyable chute qui, fort heureusement, n'eut aucune suite. Il fut choisi pour le premier essai de poste aérienne. Il ne fut pas heureux dans le Tour d'Angleterre, où il ne se classa pas comme son passé le faisait prévoir. Il détient le record des traversées de la Manche en aéroplane. 7 fois, dont 2 fois avec passagère, il passa le Channel. Le 2 avril dernier, il vint, avec Miss Davies, de Hendon à Paris dans la même journée. Il accomplit une traversée de la Manche, toujours avec Miss Davies à près de 250 à l'heure. Samedi dernier il a gagné le Circuit de Londres du *Daily Mail*.

Perreyon est le chef-pilote de la maison Blériot à Etampes. Très consciencieux, excellent metteur au point, c'est lui qui essaye tous les appareils de la célèbre marque et y fait apporter les modifications qu'il croit utiles Ses occupations seules l'ont empêché d'accomplir des raids qui l'auraient mis en valeur auprès du gros public. Peut-être le Circuit d'Anjou le révélera-t-il à la foule.

Equipe Ladougne. — L'appareil Ladougne est confié à Pierre Divetain qui possède le brevet 456 du 7 avril 1911. C'est un pilote sûr qui n'a jamais encore eu l'occasion d'attirer l'attention sur lui. Il a pourtant accompli de jolis vols, et s'il n'est pas célèbre en France, tout au moins est-il très populaire à Juvisy.

Equipe Borel. — Léonce Ehrmann, qui montera l'appareil Borel, est originaire de Tunisie où il naquit le 31 août 1879. Il débuta dans le cyclisme, et ses duels avec Mostacci sur les pistes tunisiennes resteront légendaires dans les annales du sprint. Il vint à l'aviation à ses débuts, mais n'obtint son brevet que le 6 octobre 1911. Il a récemment accompli une très belle série de vols dans son pays et est rentré en France où il a participé au meeting de Marseille.

Jacques Mortane.

Les moteurs du Grand Prix d'Anjou

La cylindrée totale ne doit pas dépasser 12 litres.

Pour la première fois, le règlement d'une épreuve aéronautique prévoit une limitation de la puissance des moteurs, limitation bien anodine du reste, comme nous allons le voir.

La cylindrée totale des moteurs montés sur les aéroplanes admis à concourir à Angers, ne devra pas dépasser 12 litres, dit le Règlement élaboré par l'Aéro-Club.

Comment se traduit pratiquement cette clause, au point de vue de la puissance des moteurs ? C'est ce que nous allons essayer d'établir.

Ce qu'on aurait pu faire. — Voyons d'abord ce que l'on aurait pu faire. Nous verrons ensuite ce que l'on a fait.

Un moteur d'aviation ne doit pas être traité comme un moteur de voiture, pour plusieurs raisons.

L'une des principales est que sa vitesse angulaire se trouve limitée aux environs de 1.200 à 1.500 tours à la minute, au maximum, si l'on tient à caler directement l'hélice sur l'organe tournant (vilebrequin ou carter) du moteur.

Prenons donc ce chiffre de 1.500 tours à la minute comme un maximum.

Un fuselage d'aéroplane étant infiniment plus sensible aux vibrations qu'un châssis de voiture, il importe d'atténuer autant que possible la brutalité de chaque impulsion motrice. D'où l'emploi d'un grand nombre de cylindres, six, sept ou huit.

La cylindrée de chaque cylindre est donc réduite à 2 litres pour un moteur à 6 cylindres.

La grande généralité des moteurs d'aviation ont un rapport de la course à l'alésage compris entre 1 et 1,5. Nous déterminerons donc les dimensions de ce cylindre en restant dans ces limites.

Si la vitesse de rotation n'était pas limitée, nous obtiendrions la plus grande puissance en adoptant le moteur *carré*. Mais, la vitesse angulaire ne devant pas dépasser 1.500 tours, il en va être tout autrement.

On sait, en effet, que le rendement (et par suite la puissance) d'un moteur varie comme la vitesse linéaire moyenne de ses pistons. Il faut donc adopter la vitesse la plus grande qui sera compatible avec un bon graissage.

Les courses d'automobiles de ces dernières années ont montré qu'on pouvait aller très loin dans cette voie : on parle, pour le prochain grand Prix de Dieppe, de vitesses linéaires de 20 mètres à la seconde ! On ne saurait aller aussi loin, sans doute, sur un moteur d'aéroplane. Néanmoins, on peut, sans hésiter, adopter le chiffre 1.5 comme rapport de la course à l'alésage.

Cela nous conduit, pour chaque cylindre, à peu près aux dimensions de 120×180.

La vitesse du piston correspondante (pour une vitesse angulaire de 1.500 tours à la minute) est de 9 mètres par seconde, acceptable par conséquent.

Supposons que l'on arrive à une pression moyenne de 7 kilos par centimètre carré pendant la course de détente, ce qui n'a rien d'exagéré, et n'exigera pas une bien grande compression initiale. On arrive ainsi à une puissance de 135 chevaux environ.

Remarquons que nous avons été modérés dans nos prévisions et que nous avons tenu compte des difficultés de construction et de fonctionnement des moteurs d'aéroplanes.

La limitation du Règlement est donc purement illusoire : on n'a jamais, en effet, monté sur un aéroplane, de moteur de 135 chevaux *effectifs* (le 140 Gnôme ne donne que 127 chevaux au frein). Du côté moteur, il ne faut donc s'attendre à aucun progrès — ou presque — la régularité mise à part, bien entendu.

Ce qu'on a fait. — Les constructeurs se sont d'ailleurs en général, tenus au-dessous des limites indiquées par le règlement, pour la cylindrée des moteurs qui prendront part au circuit, tout en s'en approchant parfois assez étroitement.

Les moteurs concurrents sont les suivants : Gnôme, 50 et 80 chevaux, R. E. P 100 chevaux, Renault 8 cylindres 110 chevaux, Salmson 7 cylindres 90 chevaux, Chenu...

Un mot sur chacun d'eux.

Gnome. — Le Gnôme n'a pas besoin d'être présenté à nos lecteurs : il est trop connu de tous.

Les deux types, 50 et 80 chevaux sont à sept cylindres. Le 80 chevaux a une cylindrée qui est presque exactement de 12 litres.

Notons que toutes les puissances indiquées pour ces moteurs comme pour les autres, sont les puissances nominales et s'écartent par conséquent assez notablement, par excès ou par défaut, des puissances réelles.

R, E. P. — Le R. E. P. qui équipera un des appareils sortant des usines de Billancourt, est un 7 cylindres, 110 d'alésage, 160 de course. Sa cylindrée totale est donc de 10 litres 700.

Il est du type classique, les 7 cylindres étant disposés par groupes de 3 et de 4, en éventail. Avec sa cylindrée inférieure au maximun permis, ce moteur donne une puissance d'environ 100 chevaux.

Renault. —Le moteur Renault est un 8 cylindres. Les cylindres sont divisés en deux groupes décalés de 90°, formant un V. — Encore une vieille connaissance.

Sa puissance est voisine de 110 chevaux.

Anzani. — Ce moteur qui sera monté sur l'appareil de Divetain est un 70 chevaux du fameux type 6 cylindres en étoile. Les soupapes sont parallèles à l'axe du cylindre.

Salmon. — Le Salmon est du type que nous avons vu aux derniers salons, et que portait l'appareil de Brégi en Algérie. Sept cylindres fixes en étoile. — Sa puissance est d'environ 90 chevaux.

Chenu.—Le Chenu a ses cylindres verticaux et ressemble, comme on le sait, aux moteurs d'automobile.

Il complète la série des types employés en aviation.

Tous les types (sauf un) sont en effet représentés au concours :

Moteur à cylindres verticaux, type automobile.
Moteur rotatif.
Moteur à cylindres fixes en étoile.
Moteur à cylindres disposés en éventail.
Moteur à cylindres en V.

Il n'y manque que le moteur à deux, quatre ou huit cylindres opposés deux à deux, type Darraq et Gobron.

La lutte sera intéressante, ne fût-ce que par la diversité des champions.

Henri Petit.

UN CLOU DU CIRCUIT D'ANJOU

C'est le *Programme officiel* édité par les Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie, suivant une formule des plus originales et luxueuses.

Sous une délicate couverture en couleurs du maître illustrateur Maurice Lalau, on y trouvera, condensés en des pages encadrées d'une somptueuse ornementation persane, (le style à la mode !) tous les renseignements relatifs à cette grande solennité sportive.

René Bazin, de l'Académie française, a bien voulu écrire une belle préface pour ce programme pour lequel on n'a pas employé moins de cinq mille kilos de papier et que les robustes camions automobiles Delaugère et Clayette, d'Orléans, ont transporté de Paris à Angers en 48 heures.

L'abondance des matières nous force à suspendre jusqu'au mois de juillet *La Vie d'un champion du Ring*, par James-J. Jeffries.

KIMMERLING S'EST TUÉ

QUELQUES PHASES DE LA VIE D'AVIATEUR DE KIMMERLING

Dimanche dernier, le virtuose de l'air A. Kimmerling, l'un des plus célèbres champions de l'aviation et notre collaborateur, s'est tué avec son passager, M. Tonnet, en s'entraînant pour le Grand Prix de l'Aé.C.F. C'est une grande perte qui atteint non seulement tous les camarades du disparu, unanimement aimé et admiré, mais encore le sport nouveau, qui en lui possédait le plus brillant et le plus remarquable apôtre. Lors de Paris-Rome, il s'était rendu de Troyes à Brignoles (600 kil. environ) dans la même journée ; dans le Circuit Européen, il s'était classé 4e et s'était signalé aux grandes manœuvres et aux expériences combinées d'aviation et d'artillerie.

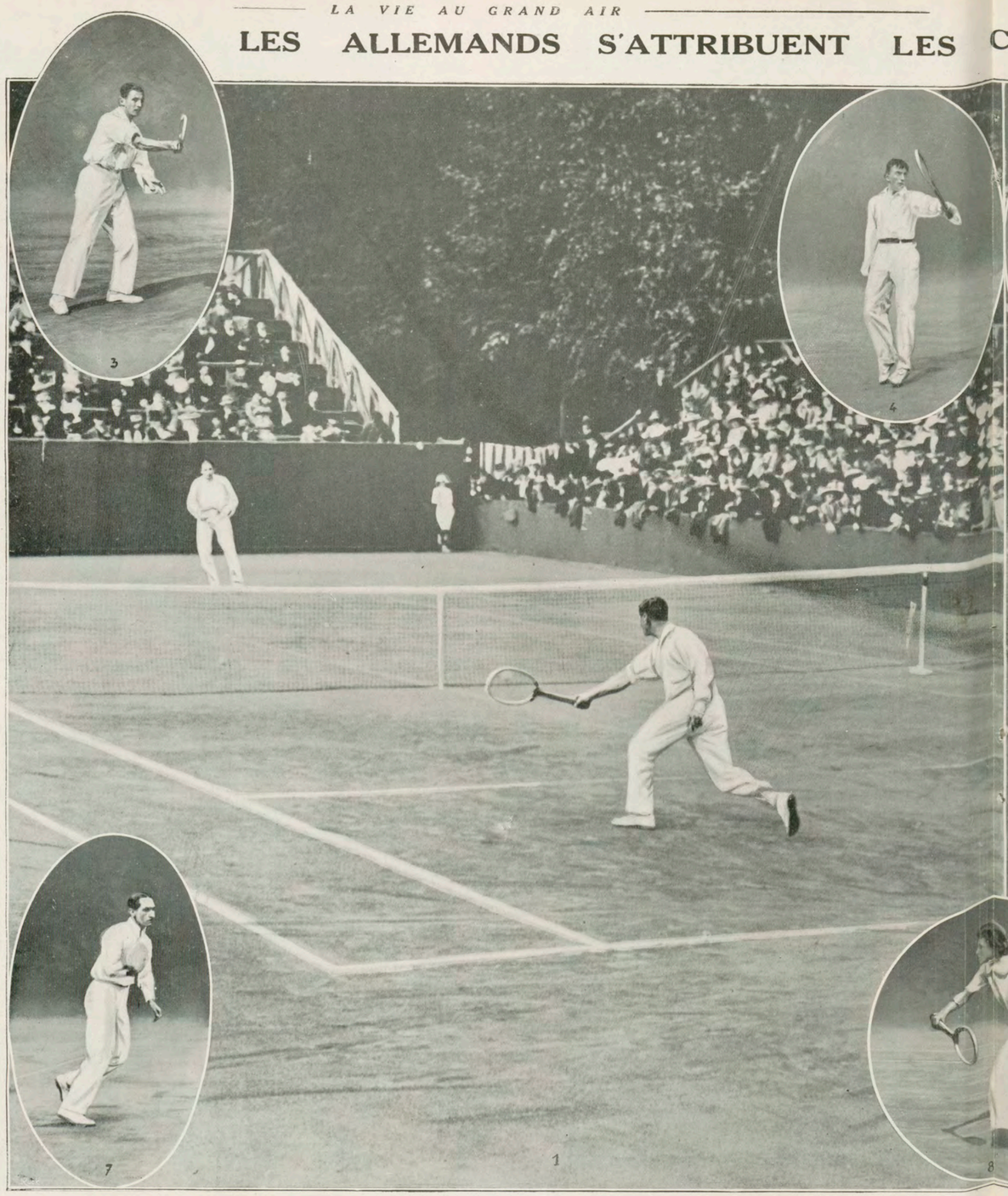
GUIGNARD CHAMPION DE FRANCE DE DEMI-FOND

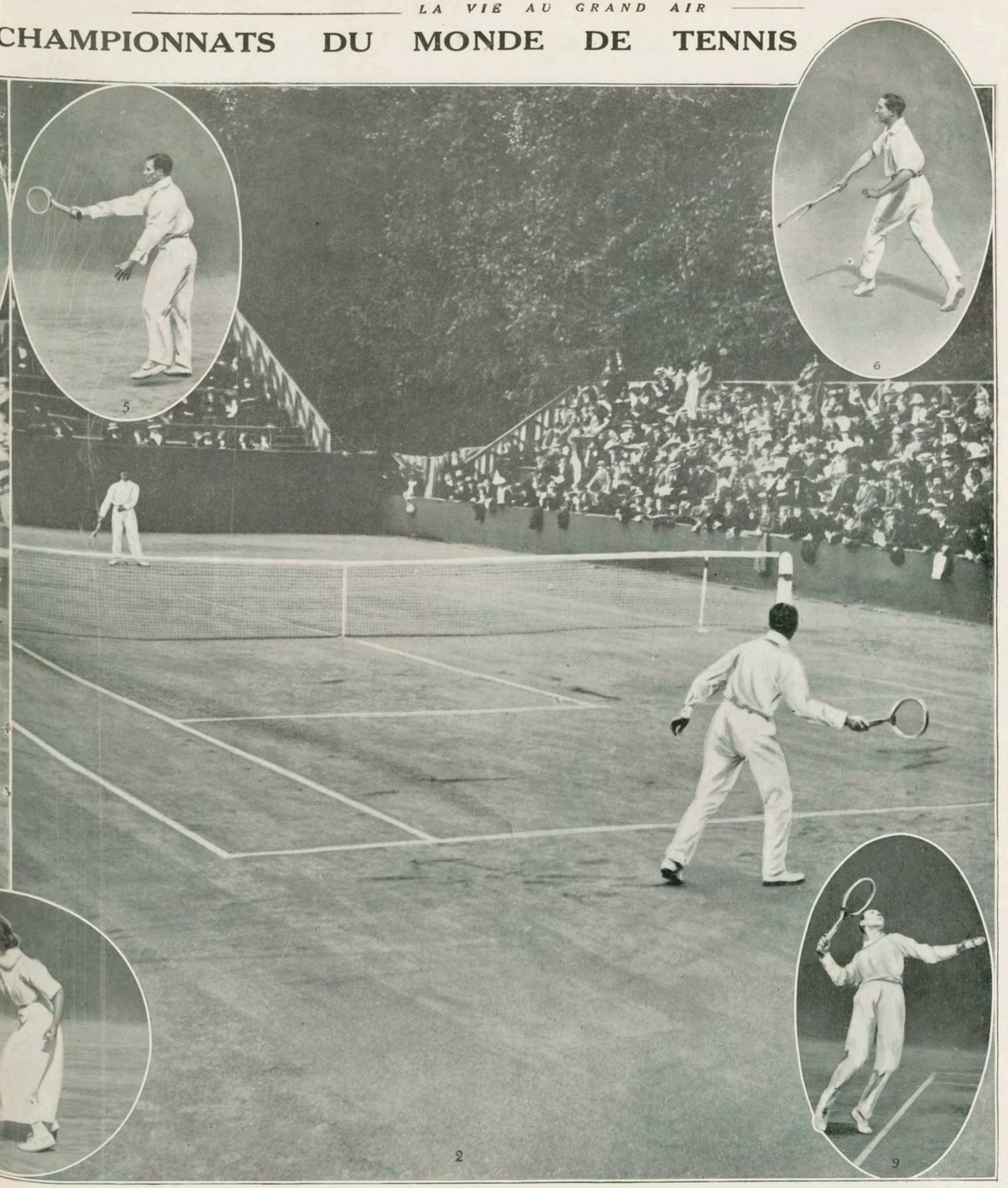
QUATRE CONCURRENTS DANS UN VIRAGE

Dimanche dernier, s'est disputé au Parc des Princes le championnat de France de demi-fond. Guignard s'est attribué le maillot tricolore, couvrant les 100 kil. en 1 h. 20 m. 8 s. Darragon se classait second à 400 mètres devant Lavalade, Germain, Rudolphe et Bouhours. En médaillon, Guignard (pneus Continental) fait un tour d'honneur.

LES ALLEMANDS S'ATTRIBUENT LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TENNIS

LA VIE AU GRAND AIR





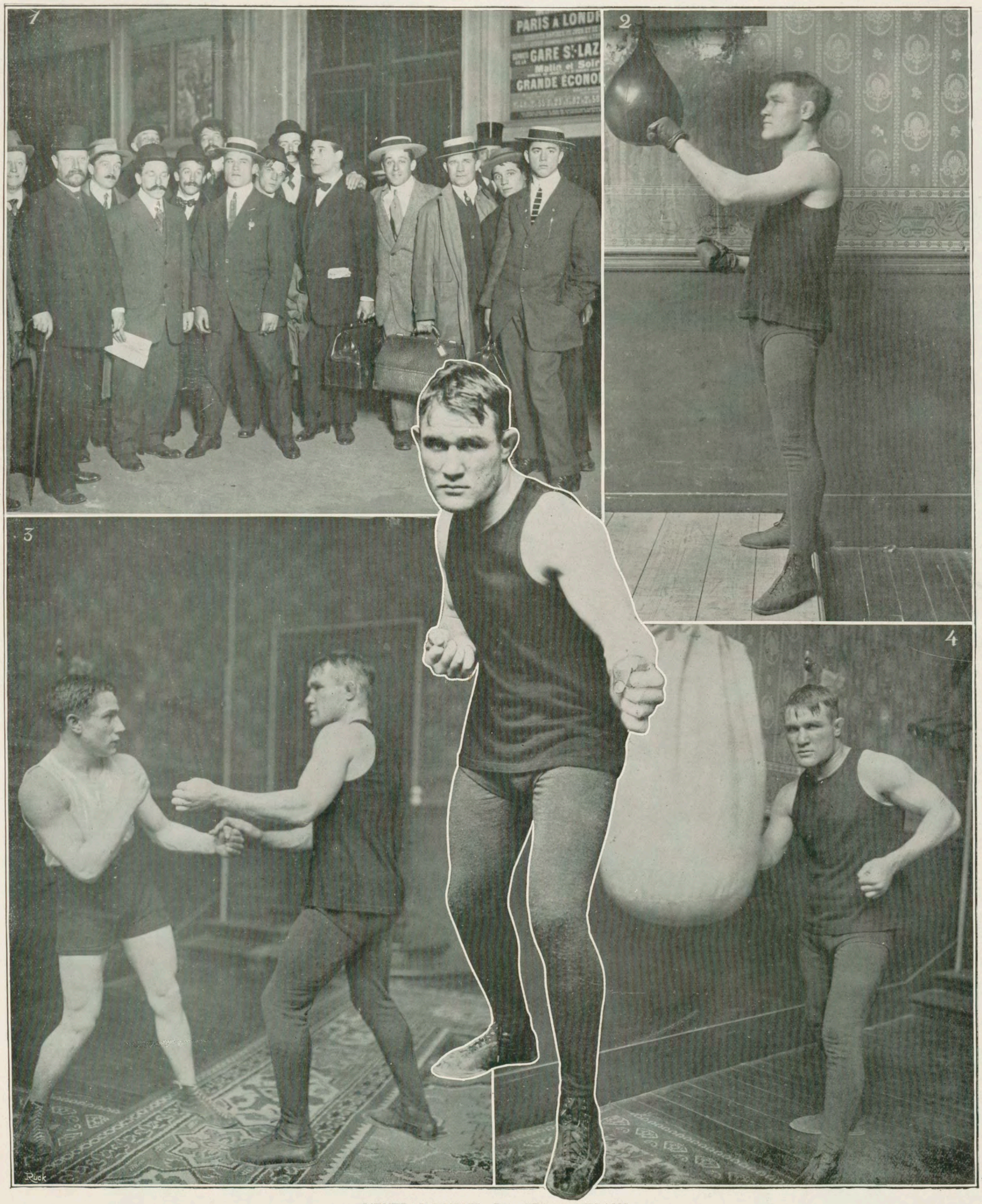
R. KLEINSCHROTH TRIOMPHE DE GOBERT

Une des grosses surprises des championnats du monde de tennis, organisés par le Stade Français sur ses merveilleux courts de la Faisanderie, fut la défaite des favoris Gobert, Max Decugis et Laurentz battus par les joueurs Allemands. Gobert fut vaincu par 3 sets à 0, par Kleinschroth. R. Kleinschroth, s'étant foulé le poignet, abandonna dans sa demi-finale. En haut, à gauche, Kleinschroth, à droite Kreuzer, deuxième du championnat. En bas à gauche, Max Decugis, au milieu Mlle Rieck, qui a été battue dans le championnat (simple) de dames par Mlle Broquedis.

MAX DECUGIS BATTU PAR FROITZHEIM

Max Decugis beaucoup plus brillant et plus beau joueur que Froitzheim, fut cependant battu par lui par 3 sets à 2 et par 22 jeux à 17. Le dimanche, Froitzheim rencontrait Kreuzer pour le titre de champion du monde ; il le battait méthodiquement par 6/2, 7/5, 4/6, 6/4. Il ne recherchait ni les difficultés, ni les fantaisies, mais il réussissait à ne commettre aucune faute. Il jouait en athlète plus qu'en virtuose. Decugis, et Mme de Borman, battaient en double mixte, H. Kleinschroth, et Mlle Rieck. En haut, à gauche Froitzheim. A droite, l'Allemand Rahe qu'il battit dans sa demi-finale, En bas, à droite, Gobert.

FRANK KLAUS EST A PARIS



L'ENTRAINEMENT DE FRANK KLAUS

Le prodigieux boxeur américain, Frank Klaus, est à Paris. Il rencontrera Georges Carpentier, à Dieppe, le 24 juin, à 4 heures, dans un match organisé par le National Sporting Club en l'honneur du Grand Prix de l'A. C. F.— 1. L'arrivée de Frank Klaus. — 2. Frank Klaus s'entraîne au punching-ball. — 3. Il boxe avec le jeune Casterès. — 4. Le travail au sac. On voit d'après l'aspect de Frank Klaus à quel homme redoutable aura à faire Carpentier et ce n'est pas sans inquiétude que les admirateurs du champion français attendent l'issue de la rencontre.

LISTE DES ENGAGÉS

Nos DES APPAREILS	NOMS DES PILOTES	APPAREILS	CARACTÉRISTIQUES	MOTEURS
1	Védrines	M. Deperdussin	1 place	80 H. P. Gnôme
2	Tabuteau	M. Morane-Saulnier	1 place	50 — Gnôme
3	Moineau	B. Bréguet	5 places	100 — Renault
4	Renaux	B. Maurice Farman	4 places	90 — Renault
5	Debuissy	B. Bréguet	5 places	90 — Salmson
6	Garros	M. Blériot	1 place	50 — Gnôme
7	Bedel	M. Morane-Saulnier	3 places	85 — Salmson (1)
8	Bathiat	M. Sommer	1 place	80 — Gnôme
9	Kimmerling	M. Sommer	2 places	80 — Gnôme
10	Molla	M. R. E. P.	2 places	80 — Gnôme
11	Brindejonc des Moulinais	M. Morane-Saulnier	2 places	80 — Gnôme
12	H. de Lareinthy-Tholozan	M. Morane-Saulnier	1 place	50 — Gnôme
13	Hélen	M Nieuport	1 place	80 — Gnôme
14	Frey	M. Hanriot		
15	Legagneux	M. Paul Zens	1 place	
16	Labouret	B. Astra	3 places	80 — Chenu
17	Ehrmann	M. Borel	2 places	70 — Gnôme
18	Gaubert	B. Astra	3 places	75 — Renault
19	Debroutelle	B. Zodiac	2 places	50 — Gnôme
20	Espanet	M. Nieuport	4 places	80 — Gnôme
21	Fourny	B. Maurice Farman	4 places	70 — Renault
22	Prévost	M. Deperdussin	4 places	80 — Gnôme
23	Gobé	M. Nieuport	4 places	80 — Gnôme
24	Fischer	B. Henri Farman	4 places	80 — Gnôme
25	Allard	B. Caudron	1 place	
26	Amérigo	M. R. E. P.	3 places	100 — R. E. P.
27	Divetain	M. Ladougne	2 places	
28	Vidart	M. Deperdussin	1 place	50 — Gnôme
29	Bobba	M. Morane-Saulnier	1 ou 2 places	80 — Gnôme
30	Granel	M. R. E. P.	1 place	80 — Gnôme
31	Hamel	M. Blériot	2 places	70 — Gnôme
32	Oliverès	B. Sommer	2 places	80 — Renault
33	Bielovucic	M. Hanriot		
34	Perreyon	M. Blériot	2 places	70 — Gnôme
35	G. Busson	M. Deperdussin	4 places	80 — Gnôme

(1) Si cet appareil n'est pas prêt, Bedel emploiera un 50 ch. Gnôme (monoplace) ou un 70 ch. Renault (triplace).

Autour du Réglement

Les créateurs du règlement ont voulu faire une épreuve pratique. Mais il faudra, pour comprendre la course, faire appel à quelques formules.

Le règlement du Grand Prix de l'Aéro Club de France est l'ouvrage de la Commission d'aviation de cette association, mais la paternité en est due surtout à M. Soreau, son scientifique président, qui a eu, pour principal collaborateur dans cette œuvre difficile, le commandant Ferrus.

M. Soreau partage, avec quelques autres membres de la Commission, le reproche assez fréquent de n'être pas « sportif ». Aussi, l'épreuve qu'il a mise au jour n'est-elle pas, à proprement parler, une épreuve de sport. Il a estimé que, pour être intéressant, il ne suffisait pas, il n'était peut-être pas même tout à fait nécessaire qu'un concours ne puisse servir à rien. Un concours, c'est un peu comme les programmes de l'enseignement secondaire, cela peut avoir une utilité pratique sans être, pour cela, complètement nul.

Partant de ce principe, la Commission d'aviation avait décidé de favoriser les concours d'aéroplanes avec passagers. C'est très joli, le monoplace qui fait 150 à l'heure ou davantage, mais, en dehors des contrebandiers ou des militaires, on ne voit pas trop qui pourrait bien s'en servir. Et on peut se demander quel intérêt il peut bien y avoir à ce que sa vitesse de 150 kilomètres monte à 200 ou 300? Si c'est dans l'intérêt du sport, il y a beaucoup mieux. Les projectiles des canons de bord ou de côte (comme les balles de fusil d'un poids plus modeste) emmènent leurs 300 à 500 kilos à l'allure de 800 à 1.000 mètres par seconde (3.600 kilomètres à l'heure). Il n'y a qu'à les rendre un peu plus confortables, comme la Columbiad de la *Terre à la Lune* de feu Jules Verne, et avec un rembourrage un peu, sérieux, on pourra laisser sur place tous les Blériot et Deperdussin du monde.

Malheureusement, l'aviateur de ce genre de sport est devenu le *rara avis*; l'oiseau lui-même méprise absolument les vitesses de ce genre et au-delà de 60 à 100 (?) kilomètres, il ne veut rien savoir. Quant aux constructeurs, ils commencent à s'apercevoir que le sport ne nourrit pas son homme. Hélas! que faire? Si on essayait d'employer l'aéroplane à quelque chose! Par exemple, à transporter un passager. Après tout, un mode de transport n'est-il pas fait pour transporter quelque chose? On imagine mal l'autobus ou le transatlantique ne transportant que son cocher ou son chauffeur.

Et alors on a eu l'idée révolutionnaire de faire transporter quelque chose aux moyens de transport.

BARÊME DES VITESSES SUR LE CIRCUIT D'ANJOU

LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de
h. m.	kil.	h. m.	kil.	h. m.	kil.	h. m.	kil.	h. m.	kil.	h. m.	kil.
1	157.411	1 20	118.058	1 40	94.446	2	78.705	2 20	67.411	2 40	59.028
1 1	154.830	1 21	116.600	1 41	93.516	2 1	78.055	2 21	66.983	2 41	58.662
1 2	152.333	1 22	115.178	1 42	92.594	2 2	77.418	2 22	66.511	2 42	58.300
1 3	149.915	1 23	113.791	1 43	91.695	2 3	76.785	2 23	66.046	2 43	57.942
1 4	147.572	1 24	112.436	1 44	90.814	2 4	76.166	2 24	65.587	2 44	57.589
1 5	145.230	1 25	111.113	1 45	89.949	2 5	75.557	2 25	65.136	2 45	57.240
1 6	143.099	1 26	109.821	1 46	89.100	2 6	74.957	2 26	64.689	2 46	56.895
1 7	140.865	1 27	108.559	1 47	88.267	2 7	74.367	2 27	64.249	2 47	56.554
1 8	138.826	1 28	107.325	1 48	87.450	2 8	73.786	2 28	63.815	2 48	56.218
1 9	136.879	1 29	106.119	1 49	86.648	2 9	73.213	2 29	63.386	2 49	55.885
1 10	134.951	1 30	104.940	1 50	85.860	2 10	72.651	2 30	62.964	2 50	55.556
1 11	133.023	1 31	103.787	1 51	85.085	2 11	72.096	2 31	62.548	2 51	55.231
1 12	131.175	1 32	102.659	1 52	84.327	2 12	71.558	2 32	62.135	2 52	54.910
1 13	129.381	1 33	101.555	1 53	83.580	2 13	71.012	2 33	61.729	2 53	54.599
1 14	127.765	1 34	100.475	1 54	82.815	2 14	70.481	2 34	61.328	2 54	54.285
1 15	125.928	1 35	99.417	1 55	82.121	2 15	69.960	2 35	60.952	2 55	53.975
1 16	124.271	1 36	98.381	1 56	81.426	2 16	69.446	2 36	60.542	2 56	53.662
1 17	122.658	1 37	97.367	1 57	80.723	2 17	68.939	2 37	60.157	2 57	53.359
1 18	121.085	1 38	96.374	1 58	80.039	2 18	68.439	2 38	59.775	2 58	53.059
1 19	119·552	1 39	95.400	1 59	79.365	2 19	67.946	2 39	59.400	2 59	52.763

Mais cette idée semblait tellement fantastique qu'on ne la présentée qu'avec un luxe de précautions oratoires. On n'a pas exclu les moyens de transport qui ne transportent rien, de peur de ne point réunir assez d'engagements, mais on a essayé d'encourager les autres au moyen du système du handicap.

Malheureusement, l'aéroplane n'est pas comme le cheval ; alors qu'il y a des règles connues et bien établies pour les courses de chevaux handicap, il n'y en a pas pour l'aéroplane et quand on en crée on a bien des chances de ne pas contenter tout le monde, même ceux à qui le handicap peut rendre service.

Le point de départ du réglement d'Anjou a été le suivant :

Le temps d'un aéroplane sera réduit d'autant de fois $\frac{1}{6}$ que l'appareil emportera de personnes au-delà de 1. Autrement dit si t est le temps mis par un aéroplane pour couvrir le circuit, le temps comptant pour le classement sera :

t pour le monoplace.

$\frac{5}{6}$ t, pour le biplace (temps réduit d'une fois $\frac{1}{6}$ pour 1 passager).

$\frac{25}{36}$ t $= \left(\frac{5}{6}\right)^2$ t, pour le triplace (temps réduit de deux fois $\frac{1}{6}$ pour 2 passagers).

$\frac{125}{216}$ t $= \left(\frac{5}{6}\right)^3$ t, pour le quadriplace,

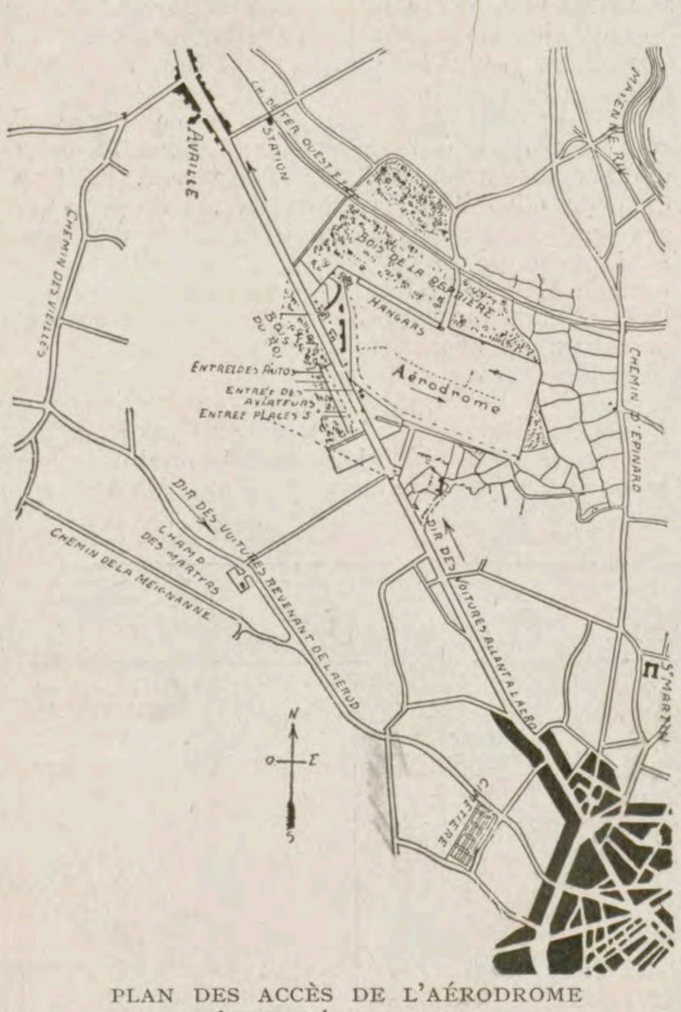
$\frac{625}{1.296}$ t $= \left(\frac{5}{6}\right)^4$ t, pour le quintuplace,

$\frac{3.125}{7.776}$ t $= \left(\frac{5}{6}\right)^5$ t, pour le sextuplace, etc.

et en général T $= \left(\frac{5}{6}\right)^n$ t, pour l'appareil à $n+1$ places (n passagers).

Il n'est pas douteux qu'une formule de ce genre donnera à un moment donné (comme toutes les formules) un résultat bizarre.

C'est ainsi que l'appareil transportant un nombre *infini* (ou simplement très grand) de passagers à la vitesse zéro (ou à une vitesse très réduite)



PLAN DES ACCÈS DE L'AÉRODROME D'AVRILLÉ A ANGERS.

serait classé premier, mais cette dernière solution paraît relativement peu à craindre pour le moment.

Inversement, soit v la vitesse réelle d'un appareil à $n+1$ place (n passagers), sa vitesse en course sera donnée par la formule,

$$V = v \left(\frac{6}{5}\right)^n$$

ou pour $n = 0$ V $= v$

$n = 1$ V $= \frac{6}{5}$ v

$n = 2$ V $= \frac{36}{25}$ v

$n = 3$ V $= \frac{216}{125}$ v

$n = 4$ V $= \frac{1.296}{625}$ v

$n = 5$ V $= \frac{7.776}{3.125}$ v

$n = 6$ V $= \frac{46.656}{15.625}$ v

En simplifiant les chiffres, il suffira de multiplier la vitesse réelle par les coefficients suivants : 1 1.2 1.44 1.728 2.0736 2.49 2.986 suivant que l'appareil en question aura, 0, 1, 2... 6 passagers, autrement dit le sextuplace marchant à 60 à l'heure sera *dead heat* avec le monoplace marchant à 180. D'aucuns trouvent ce résultat ridicule, mais pour ma part, je trouverais excellent qu'un quintuplace fit les 1.100 kilomètres du Circuit d'Anjou à l'allure de 60 à l'heure.

Malheureusement, le règlement n'est pas tout à fait aussi simple et, par suite de considérations variées, convenances locales, subventions, la formule de classement s'est trouvée compliquée d'une quantité constante, une durée de 1 heure représentant la durée de quatre escales forcées à Cholet et à Saumur, si bien que les temps servant au classement serait en appelant v, v', v'', la vitesse horaire en kilomètres, réalisée par l'appareil et pour les 1.100 kilomètres du tour.

$\left(\frac{1.100}{v^I} + 1\right)$ pour le monoplace.

$\frac{5}{6}\left(\frac{1.100}{v^{II}} + 1\right)$ pour le biplace.

$\frac{2}{3}\left(\frac{1.100}{v^{III}} + 1\right)$ pour le triplace.

$\frac{3}{5}\left(\frac{1.100}{v^{IV}} + 1\right)$ pour le quadruplace.

$\frac{1}{3}\left(\frac{1.100}{v^{V}} + 1\right)$ pour le quintuplace.

$\frac{3}{4}\left(\frac{1.100}{v^{VI}} + 1\right)$ pour le sextuplace.

C'est une complication inutile, et cela donne *peut-être* un peu trop d'avantage aux multiplaces. Et puis, personne n'en sait rien.

Actuellement, la mode est à la vitesse en aéroplane. Théoriquement c'est raisonnable parceque la vitesse *stabilise* l'aéroplane, comme la balle du fusil et l'obus du canon.

Pratiquement c'est plutôt regrettable, parce que l'aéroplane *infiniment rapide* participe un peu aux défauts de la jument de Roland qui, comme chacun sait, avait toutes les qualités mais ne pouvait que difficilement être utilisée parcequ'elle était morte.

Or, à l'heure actuelle, l'aéroplane tend quelque peu à mourir, parceque personne n'en achète, sauf l'État, qui, quand il est seul, est le plus déplorable des clients pour une industrie quelconque.

Je me résumerai en disant que la formule du Circuit de l'Anjou, c'est *l'aéroplane pratique*. A-t-on donné à cette formule l'expression la plus satisfaisante ? Il est probable que non, mais que celui dont les formules n'ont jamais péché, lui jette la première pierre !

UN COMMISSAIRE.

LA COUPE D'AVIATION FÉMININA

IIIe ANNÉE

Le succès remporté deux années de suite par la *Coupe Femina*, les performances féminines qu'elle suscita et qu'elle révéla, en ont fait une épreuve vraiment classique et qui a sa place marquée dans les grandes épreuves d'aviation. Encouragée par le succès des années précédentes *Femina* organise pour 1912 une *troisième coupe d'aviation*. Les réglements de l'épreuve qui paraîtront dans le numéro de *Femina* du 15 juillet, subiront une intéressante modification : C'est en effet une COUPE CHALLENGE que la grande revue offre cette année aux aviatrices françaises.

Nous savons que déjà nombre d'oiselles se préparent et s'entraînent. Outre Mlle Hélène Dutrieu qui, deux années de suite s'adjugea le glorieux trophée et qui l'obtint en 1911 en couvrant d'une seule traite 254 kilomètres sur l'aérodrome d'Etampes, Mmes Marvingt, Jeanne Herveux, Niel et nombre d'autres fendent déjà l'air sur leurs appareils, et prétendent au titre de championne pour l'année 1912. Nous suivrons leurs performances avec l'intérêt le plus vif et, à toutes, nous souhaitons bonne chance.

Tous les Lecteurs des
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
doivent considérer
"EXCELSIOR"
comme leur journal quotidien.

HIPPISME

Le Derby d'Epsom

Le rôle des pouliches dans cette épreuve.

Le Derby d'Epsom, de 1912, a maintenant pris rang dans l'histoire de la grande épreuve. Je dois cependant, avant d'épiloguer sur le résultat, faire un *mea culpa* pour l'erreur qui s'est glissée dans ma chronique de la semaine dernière. J'ai écrit que, jusqu'à cette année, le Derby avait été remporté trois fois par une pouliche ; j'oubliais l'une des triomphatrices, Shotover.

Ce point a acquis, cette année, un regain d'actualité ; car, l'autre jour, c'est une représentante du sexe faible qui, pour la cinquième fois, s'est adjugé la victoire.

Le premier succès d'une pouliche, remonte à 1801 ; il a été le fait d'Eleanor, une représentante de la famille 6, qui appartenait à Sir Charles Bunbury, le propriétaire du vainqueur du premier Derby, Diomed. La mère d'Eleanor, Young Giantess, était d'ailleurs une fille de Diomed. Jusqu'à 1801, l'écart de poids entre les pouliches et les poulains était de trois livres anglaises, soit environ un kilo et demi. Eleanor a ainsi brillamment inauguré l'écart actuel qui est resté, depuis 1801, fixé à cinq livres, soit environ deux kilos un quart. Il y a là, en effet, un détail curieux : alors qu'en France l'écart de poids entre les représentants des deux sexes est presque uniformément d'un kilo et demi, dans le Derby d'Epsom, les poulains doivent porter 9 stones, soit 57 kilos 1/4, et les pouliches, 8 stones 9 livres, soit 55 kilos 3/4.

La seconde pouliche, qui a triomphé dans le Derby, est Blink Bonny, en 1857 : sa mère, Queen Mary, a été l'une des plus grandes poulinières du Stud Book Anglais ; elles appartenaient toutes deux à la famille 10. Blink Bonny a eu une si belle carrière de deux ans (huit victoires sur onze sorties), qu'elle fut, pendant tout l'hiver, favorite pour le Derby et qu'un propriétaire fit, pour s'en rendre acquéreur, une offre de 150.000 francs. Mais, au début de sa troisième année, elle eut à souffrir de troubles sérieux de dentition : sa rentrée dans les Mille Guinées fut si désastreuse que sa cote, dans le Derby, monta à 33 contre un. Elle gagna à 20 contre un, battant d'une encolure un formidable outsider, à 200 contre un, Black Tommy, sur lequel son propriétaire avait pris un pari de 500.000 francs, contre un costume et un chapeau. Ce pari fut d'ailleurs annulé avant la course.

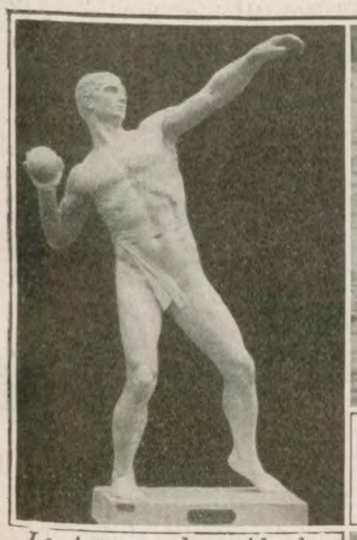
Nous arrivons à Shotover, que j'avais eu l'impardonnable légèreté d'oublier dans mon dernier article. Et pourtant elle appartient à cette année 1882, qui a été à ce point favorable aux femelles, que les trois épreuves classiques, ouvertes aux représentants des deux sexes, furent remportées par des pouliches.

Shotover réussit le coup double des Deux Mille Guinées et du Derby ; et Dutch Oven s'adjugea le Saint-Léger. Shotover (famille 13), avait une constitution très délicate ; son entraînement fut retardé et elle courut sans gloire à deux ans. Sa rentrée, à trois ans, fut marquée par sa victoire dans les Deux Mille Guinées ; mais, éprouvée par cette course, elle ne put mieux faire que de prendre la seconde place dans les Mille Guinées ; à un mois d'intervalle, elle eut le temps de se remettre pour remporter le Derby, dans lequel elle battait notamment Bruce, le futur vainqueur du Grand Prix de Paris. Elle ne disputa pas les Oaks, qui furent gagnés par sa compagne d'écurie, Geheimniss, que son entraîneur, John Porter, estimait au-dessus d'elle.

Le quatrième succès d'une pouliche est beaucoup plus près de nous. C'est celui de Signorinetta (famille 23) en 1908. Les sportsmen n'ont pas encore oublié l'impression de stupeur qui accueillit la victoire de cet outsider à 100 contre un. Et pourtant, elle triomphait bien facilement. Le lot des battus comprenait Sea Sick, le vainqueur de notre Derby, dans un dead-heat avec Quintette. Comme ses devancières, Eleanor et Blink Bonny, Signorinetta a remporté les Oaks ; mais elle a été servie par la chance ; car la favorite Rhodora est tombée, entraînée par la chute d'une concurrente qui galopait devant elle. Certains se sont efforcés d'expliquer ces succès, qui furent sans lendemain, en faisant ressortir que les candidats des grandes épreuves avaient été excessivement retardés cette année-là dans leur préparation. D'autres, plus simplistes, y ont vu le signe de la fatalité, qui, deux fois de suite, avait assigné, à Signorinetta, le numéro 13, dans le tirage au sort des places à la starting pour le Derby et pour les Oaks.

Enfin, nous abordons le succès de sa cinquième

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



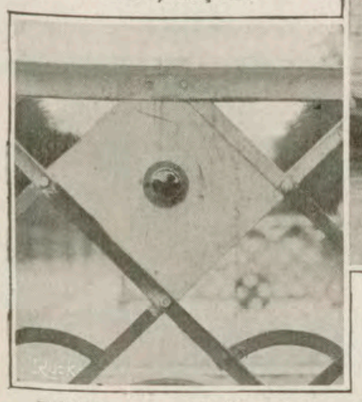
Le lanceur de poids de M. Louis Tauzin, qui est exposé au Salon des Artistes français.

Dernièrement se sont déroulées les fêtes annuelles du collège d'Eton ; comme la tradition l'exige, les étudiants se sont embarqués dans les bateaux qui gagnèrent les épreuves importantes de rowing de la saison et conduits par leurs barreurs, habillés en amiral, ils défilèrent aux acclamations de la joule.

Tom Mac-Mahon, un excellent boxeur poids moyen, qui a acquis une sérieuse réputation en Amérique.

L'équipe du Club Nautique de Nice qui s'est attribué, le 2 juin, à Marseille, le championnat du littoral (deux rameurs et un barreur) sur de nombreux concurrents.

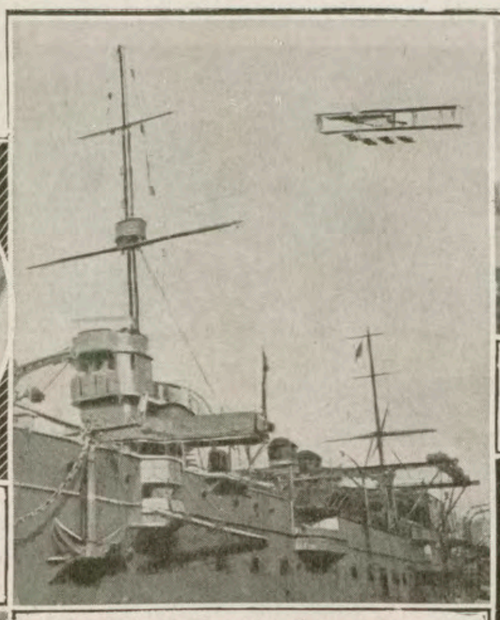
Testut, du Club Nautique et Athlétique de Rouen, qui a remporté l'épreuve de juniors (Skif), au cours des épreuves de rowing, disputées à Rouen.



Réflecteur muni d'une lentille rouge qui signale les passages à niveau aux automobilistes. Il est éclairé par les phares des voitures.

Biniou qui vient d'être acheté par le gouvernement allemand, pour les haras. Sa carrière, sur le turf, fut des plus brillantes.

Le lieutenant Van Porat, de l'armée suédoise, qui vient de faire de beaux vols à Pau.



Le premier hydro-aéroplane de la marine faisant ses essais de réception autour de son point d'attache : la Foudre.

Un des appareils de la Coupe Gordon-Bennett des petits aéroplanes, organisée le 9 juin.

L'entraînement, en vue des régates d'Henley, bat son plein, sur la Tamise ; notre photographie représente l'équipe australienne.

L'aviateur Collardeau qui a fait une chute d'aéroplane terrible, le 1er juin, à Juvisy.

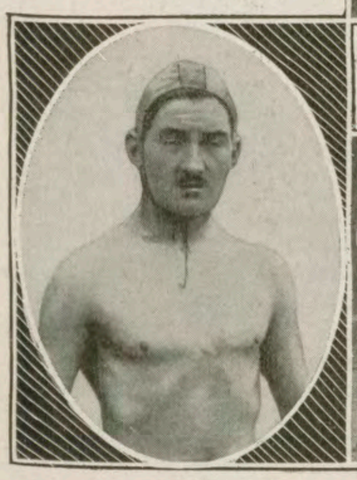
Zouras lance le disque à 38 mètres, au cours des championnats d'athlétisme d'Alexandrie.

M. Laurenceau, membre du comité d'organisation du Grand Prix de l'Aé. C. F., emmène nos rédacteurs visiter le Circuit d'Anjou.

Le « boxeur », le nouveau bouchon de radiateur, dû à M. Guiraud Rivière. On le voit sur beaucoup de capots.

Curieuse photographie de Molneau prise à 300 mètres de haut, par son passager, pendant le meeting d'aviation de Bordeaux.

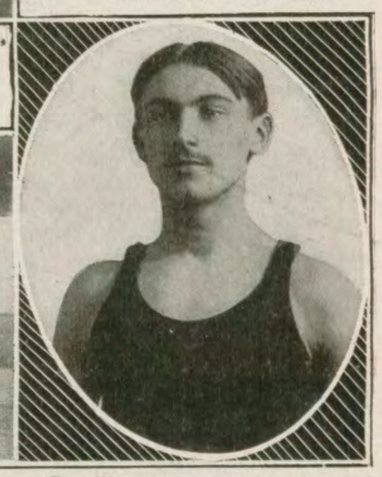
Chambenois, l'excellent aviateur, qui se distingue à tous les meetings d'aviation du Sud-Ouest.



Estrade, qui vient de battre les records français de natation, de 300 à 1.000 mètres.

Les officiers aviateurs de Buc, quand le vent les empêchent de voler, se livrent à des assauts de boxe ou d'escrime, à des exercices de gymnastique ou disputent des championnats d'athlétisme.

S. A. R. le prince héritier de Serbie, s'apprête à prendre place dans le Farman du lieutenant Ménard, pour effectuer un vol aux environs de Verdun. Il est entouré des officiers attachés à l'aérodrome militaire.



Pouillez qui a battu les records français de natation des 100 et 200 mètres. en 1m. 14s. 2/5 et 2m .51s 4/5.

pouliche, celui qui date d'hier. Il présente tout d'abord une particularité curieuse : c'est seulement, depuis 1780, la deuxième fois que l'épreuve d'Epsom a été remportée par un animal gris. La première fois remonte à 1821, année de Gustavus, fils d'un étalon alezan, Election, et d'une poulinière grise, Lady Grey. Tagalie, la gagnante de l'autre jour, appartient à la famille 20; elle est fille de Cyllene et de Tagale, une poulinière grise, qui est née en France au haras de Martinvast par Le Sancy et The Other Eye.

The Other Eye est née en Angleterre en 1894; elle a été importée en France en 1898. Elle était pleine de Childwick, qui fonctionnait à cette époque en Angleterre.

Voici d'ailleurs sa carrière au haras depuis cette époque :

1899 Pavillon Noir m. bb. par Childwick.
1900 Tagale f. gr. par Le Sancy.
1901 Zingara f. al. par Le Sancy.
1902 Cypriote f. al. par Le Sancy.
1903 Taïping m. al. par Dolma Baghtché
1904 Zingarella f. al. par Le Sagittaire.
1905 Monténégrine f. b. par Dolma Baghtché.
1906 Toucouleur m. al. par Chéri.
1907 Vide.
1908 A avorté.
1909 Toltèque m. b. par Hébron.
1910 A avorté.
1911 Sans renseignement.

Parmi ces produits, tous ont couru; mais seuls les cinq premiers ont gagné. La meilleure forme a été montrée par Zingara, qui a gagné à 2 ans et à 3 ans, et qui s'est bien comportée ensuite en obstacles. Pour sa part, Tagale n'a remporté qu'une course sur huit sorties à 2 ans; à 3 ans, elle a couru sept fois sans figurer.

Zingara, Cypriote, Zingarella et Monténégrine fonctionnent en France comme poulinières. Jusqu'ici, seule, Cypriote a donné un produit intéressant: c'est La Choisille, par Phœnix. Je me propose de comparer dans un prochain article le pedigree de La Choisille avec celui de Tagalie, car cette étude peut fournir un enseignement intéressant.

En tout cas, Tagalie a fait preuve l'autre jour d'un mérite indiscutable. Elle a accompli la performance remarquable de remporter le Derby en menant la course de bout en bout. Il faut, pour conduire à bien cette tâche, de sérieuses qualités de classe, de courage et de tenue.

RENÉ RIONDET.

Le Prix du Jockey-Club

De Viris sera vraisemblablement le favori de l'épreuve de demain.

La situation, si embrouillée après la premiere Poule de Longchamp, a fini par s'éclaircir un peu. Nous avons maintenant des chefs de file assez bien indiqués : Shannon, Martial III, De Viris, Floraison, Amoureux, et peut-être encore Zénith II. Cette demi-douzaine de concurrents nous donnerait un bien beau Derby. Malheureusement, ils n'y sont pas tous. Nous n'aurons ni Shannon, ni Martial III, ni Floraison. Le Derby de cette année ne sera pas le critérium désiré, il n'opérera pas de classements définitifs de tous ceux de nos meilleurs sujets, mais il le préparera, il y contribuera dans une assez large mesure. Nous n'aurons pas le Derby idéal, mais nous aurons tout au moins un Derby intéressant.

Le favori sera très vraisemblablement De Viris. Le fils de Simonian, après une fort inquiétante défaite, s'est complètement réhabilité en gagnant très facilement le Grand Prix de Bruxelles, sur un poulain belge fort estimé, et enlevant ensuite la Poule d'Essai à Didius et Montrose II. La place de Didius, s'il fallait le juger sur sa dernière course, serait une très mauvaise recommandation. Mais Didius paraît être un cheval un peu spécial, un peu énigmatique et nous nous en occuperons tout à l'heure. Laissons le provisoirement de côté et prenons Montrose II. De Viris ne l'a pas battu de beaucoup plus loin que ne l'avait fait Hardie, dans le Prix Delatre mais il a gagné, a-t-il paru, plus facilement, et Montrose II d'autre part s'est très probablement mieux comporté sur les 1.600 mètres de la Poule, avec son tube, que sur les 1.000 mètres de la ligne droite de Maisons. D'ailleurs, encore une fois la victoire de De Viris vaut surtout par sa facilité. Est-il courageux, a-t-il la combativité d'un très bon cheval ? Un doute subsiste sur ce point. Bien que sa défaite du Prix Noaille s'explique par une erreur de tactique, la façon brusque dont il s'est rendu à l'attaque d'Impérial II, laisse subsister une inquiétude, mais on peut compter sur J. Reiff, qui le connaît maintenant à merveille, pour faire servir à temps sa remarquable pointe de vitesse et lui dissimuler la lutte.

Amoureux était derrière De Viris dans le Prix Noailles, mais pas plus que lui il ne peut être jugé sur cette performance. Il est incontestable que depuis, dans les deux courses où il a approché de tout près Floraison, Prix Daru et Prix Lupin, il a montré une forme toute différente et qui témoigne de progrès considérables. Il y a laissé Montrose II à trois longueurs derrière lui dans le Prix Lupin, c'est-à-dire plus loin que ne l'avaient fait De Viris et Houli, mais cette ligne de Montrose II n'est pas très probante, car il est vraisemblable que le fils de Maintenon, sur une distance trop longue pour son aptitude actuelle, n'a pas couru dans le Prix Lupin la même forme que dans la Poule d'Essai. Le choix entre Amoureux et De Viris est en somme très délicat. Le handicapeur qui a établi les poids du Prix de la Pelouse, qui a par conséquent pesé avec soin leurs titres et leur valeur respective, les a mis sur la même ligne avec 57 kilos ; à une livre au-dessous de Martial III, et à deux livres au-dessous de Shannon, qu'il considère par conséquent pour le moment comme le vrai chef de file de la génération. Il faut donc entre De Viris et Amoureux, a défaut de points de comparaisons plus précis, se décider par impression. La mienne est en faveur de De Viris, il a une facilité de vitesse tout à fait remarquable qui, bien ménagée devrait assurer son succès.

MIRSKA, LA GAGNANTE DES OAKS.

Il est difficile de se faire, à l'heure qu'il est, une idée bien précise de Zénith II. Pour le maintenir au niveau où semblait l'avoir placé sa brillante victoire du Prix Hocquart, il a fallu lui trouver des excuses. Après le Biennal, où il a été menacé très sérieusement de près par Gayoffe, on a dit que Garner était venu trop tôt. On a dit aussi qu'il ne s'accommode pas du terrain lourd et l'on a expliqué par là sa défaite du Prix Daru, sa place à trois longueurs derrière Amoureux. Il est tout aussi simple d'admettre qu'il y a eu un peu de trompe-l'œil dans la très grande supériorité qu'il a paru montrer dans le Prix Hocquart, l'unique course sur laquelle s'appuient ses prétentions. Le handicapeur le place avec 56 à deux livres au-dessous de De Viris et de Amoureux : ce qui veut dire qu'il accepte sa défaite par Amoureux, mais estime en même qu'elle a été plus radicale qu'elle n'aurait dû. Il admet à la fois la régularité de sa défaite et l'excuse qui en diminue un peu l'importance. En somme, Zénith II a la même arme que De Viris, c'est-à-dire une excellente pointe de vitesse, mais de moins longue portée peut-être et plus difficile à placer à propos.

Didius est bon, ce qui est possible et bien inégal. Il a des courses bien médiocres et deux remarquables ou qui paraissent telles : celle du prix Le Roi Soleil, à une tête de Rire aux Larmes devant Carlopolis et Templier III, l'autre dans la Poule d'Essai, à une encolure de De Viris. On ne manquera pas de faire remarquer que tous les chevaux qui étaient avec lui à l'arrivée à Saint-Cloud ont montré depuis une forme assez médiocre. Mais une remarque qu'il faut faire aussi, c'est que les deux meilleures courses ont été précisément celles où il a trouvé un train très rapide. Il faut espérer que dans des épreuves généralement sévères, comme le Derby et le Grand Prix, il se montrera sous un jour favorable. Il a pour lui le souvenir de Reinhard, dont la carrière d'avant le Derby a quelque analogie avec la sienne. Le handicapeur croit aux bonnes courses de Didius, car il le place avec 55 k. 1/2, à trois livres de De Viris, à une livre de Zénith II et à deux livres au-dessus de Houli (54 k. 1/2). Ce Houli est loin d'être négligeable. Si l'on excepte sa défaite du Prix Hocquart, où Zénith II et même Oudja, et d'autres encore l'ont battu de loin, défaite trop complète d'ailleurs pour être acceptée sans réserve, il apparaît comme un des candidats les mieux qualifiés, et sur le papier sa chance n'apparaît pas très différente de celle de De Viris. On peut compter le voir à l'arrivée.

Calvados III, après sa victoire sur Combourg dans le Prix Hédouville, est un candidat qu'il faut prendre en considération. Ce serait même un candidat de tout premier plan si l'on pouvait croire qu'il a battu Combourg et Gavarni III sur leur meilleure forme. En réalité, on ne peut considérer comme exacte la place de Gavarni III derrière Templier III, et il est très probable aussi que le vrai Combourg aurait laissé Templier III bien loin derrière lui. La victoire de Calvados III n'est donc pas aussi significative qu'on pourrait le croire à première vue, mais elle a été très plaisante, très facile, et elle constitue un titre sérieux.

Impérial II et Oudja ne sont que des candidats de seconde ou de troisième plan, et les autres des outsiders.

Je crois en résumé au succès de De Viris, dont Amoureux et Houli seront les principaux adversaires.

STUART.

Le Prix de Diane

La victoire de notre favorite Qu'Elle est Belle II a été une victoire heureuse.

Le Prix de Diane de 1912 a donné un résultat très satisfaisant et très regrettable à la fois : satisfaisant parce que les deux premières places ont été prises par les deux meilleures pouliches du lot, celles que désignaient, de la façon la plus nette, leurs performances antérieures; regrettable parce qu'un incident a faussé entre elles l'ordre d'arrivée. Le jockey de Porte Maillot, Hobbs, s'est trompé de poteau. Est-ce l'émotion, un éblouissement, le soleil ? C'est là en tout cas, de la part d'un jockey expérimenté, une bien étrange erreur et surtout bien malheureuse, malheureuse pour le propriétaire de Porte Maillot, et aussi pour les nombreux parieurs qui avaient appuyé sa chance. Elle eut gagné sans l'erreur de Hobbs, cela ne fait guère de doute. L'avantage était pour elle quelques mètres avant le poteau. Elle avait pris une encolure, après une lutte où son adversaire, Qu'Elle est Belle II, avait usé toutes ses ressources, et, bien que son jockey ait cessé de la monter, elle n'a succombé que d'une courte tête. La conclusion s'impose.

M. Edmond Blanc, généralement très heureux dans le Prix de Diane, a eu une singulière malchance. Le nom de Porte Maillot eût dû régulièrement s'inscrire sur la liste des gagnantes, où figurent déjà ceux de Profane, Medeah, Union, Marsa, sans parler de la déjà lointaine Nubienne. Mais son heureuse adversaire, la gagnante effective, Qu'Elle est Belle II, n'en est pas moins parfaitement digne de l'honneur qui lui échoit un peu par miracle. Elle est d'un modèle admirable, et si la gagnante du Prix de Diane se désignait sur la mine, c'est bien elle, je crois, qu'on eût choisi. Ses titres, d'autre part, n'étaient pas moins recommandables que son apparence. Elle avait conquis tout récemment et très rapidement tous ses grades. Une première victoire facile mais sans importance sur Unda, un échec manifestement inexact dans la Poule d'Essai, et pour finir une victoire très plaisante dans le Prix La Rochette, sur Saperlipopette, Mongolie et Hardie. La ligne de Saperlipopette semblait lui donner le pas sur Porte Maillot qui avait battu, elle aussi, la pouliche de M. J. Stern, mais moins facilement et il est très possible qu'elle l'eût battue très régulièrement sur une distance plus courte.

Quand Bellhouse l'a amenée en tête, à trois cents mètres du poteau, elle a paru pendant quelque temps tout dominer. C'est aux tribunes seulement que Porte Maillot a réussi à la mettre en difficulté. Peut-être est-elle venue un peu trop tôt. En tout cas, elle pèche par la tenue, et c'est par là qu'elle a failli échouer. Déjà, lors de sa victoire du Tremblay, et après la Poule d'Essai, on avait eu l'impression qu'elle était surtout une pouliche vite, et que le fonds pouvait lui faire un peu défaut. Sa victoire sur les 2.200 mètres du Prix La Rochette avait paru répondre à l'objection; mais la réponse n'était pas absolument concluante, car tout dépend du train. Le Prix La Rochette a été très probablement mené moins vite que le Prix de Diane.

Sightly a paru trouver, elle aussi, la distance un peu longue, mais elle a fini néanmoins troisième. Ce sont donc bien les juments de classe qui sont en tête du lot. Dans son ensemble, le résultat est d'une très belle régularité. Mais cette régularité, dans un Prix de Diane, est-elle si exceptionnelle? N'y a-t-il pas quelque exagération dans cette réputation qu'on fait au Prix de Diane d'être une course à surprise ? Qu'Elle est Belle II est la sixième favorite qui gagne depuis 1900, soit depuis treize ans. Les précédentes s'appelaient Semendria, La Camargo, Kizil Kourgan, Union, Marsa. Cinq autres gagnantes, si elles n'étaient pas absolument favorites, comptaient du moins parmi les pouliches les mieux indiquées et les plus appuyées. Comme surprises, Saint Astra, Rose Verte et c'est tout.

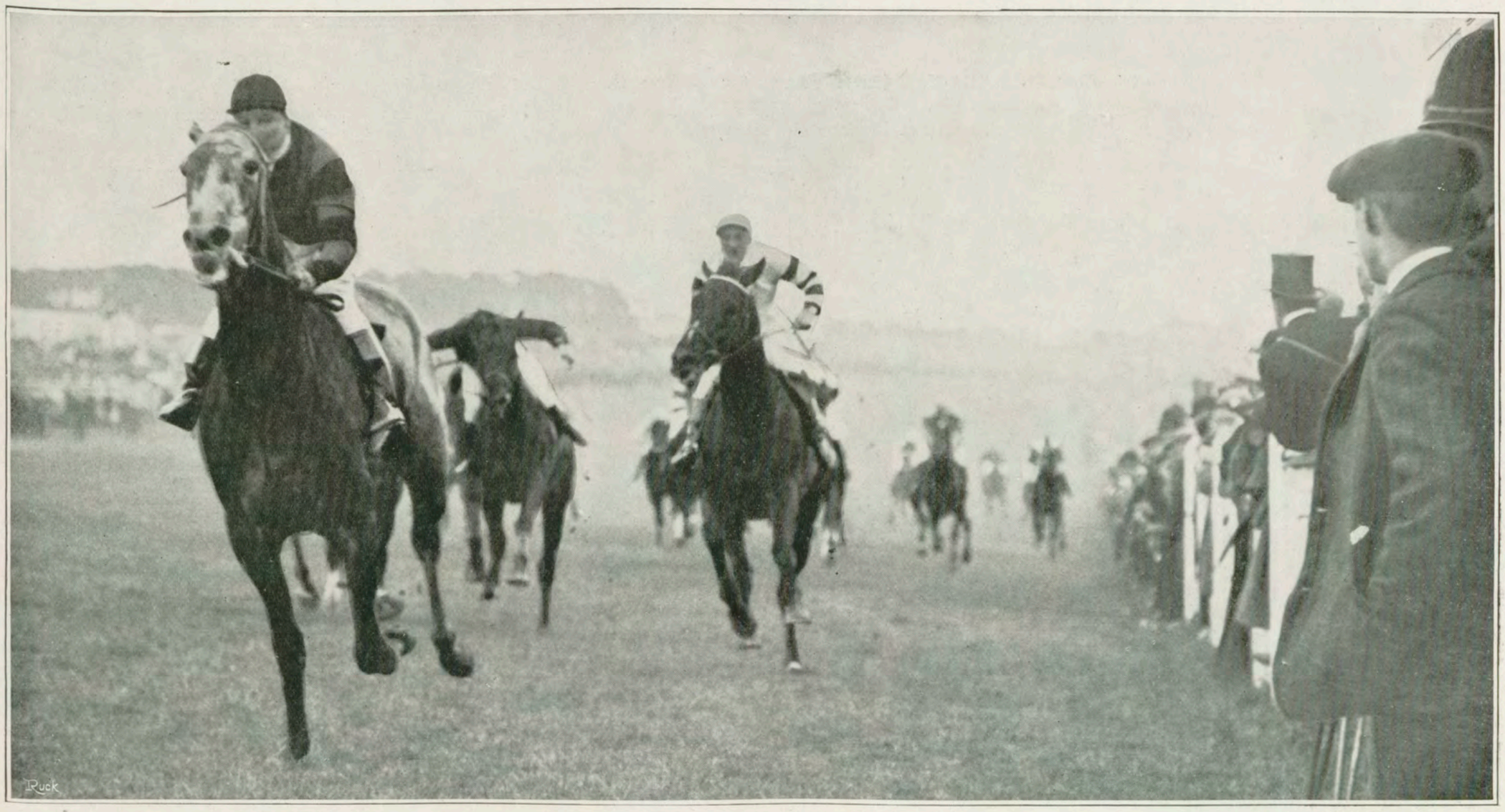
Deux surprises en treize ans, cinq favorites, on ne peut demander mieux. Les grandes courses ouvertes aux mâles ne donnent pas, je crois, de meilleurs résultats.

STUART.

LE DERBY D'EPSOM ET LES OAKS

LE DERBY D'EPSOM (2.400 mètres, 162.500 francs). — Epsom 5 juin. — Le départ.

La grande épreuve anglaise a été cette année extrêmement brillante. Le favori Sweeper II, le vainqueur des Deux Milles Guinées, à causé une déception à ses partisans .Il n'a rien pu contre Tagalie, qui, montée par le jockey J. Reiff, a mené de bout en bout. Jœger et Tracery finissaient deuxième et troisième.



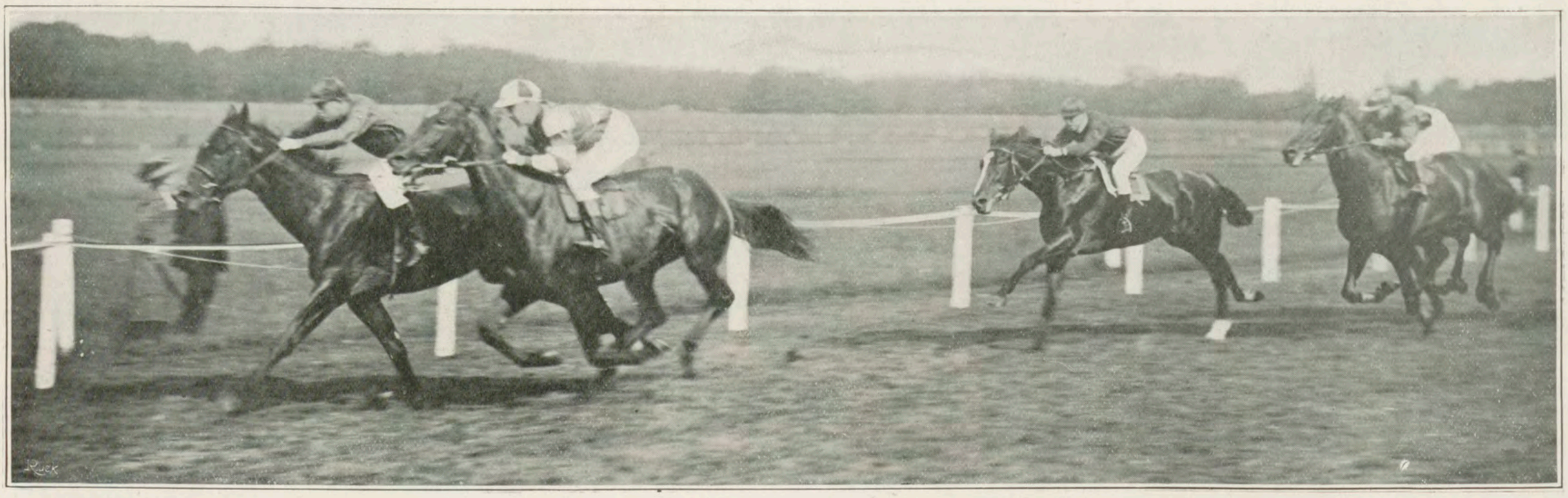
L'ARRIVÉE DU DERBY D'EPSOM

Tagalie, avant de remporter le Derby d'Epsom, s'était déjà signalée en gagnant les Mille Guinées à Newmarket ; c'est une fille de Cyllène et Tagale. C'est la quatrième fois seulement depuis 1780, c'est-à-dire depuis sa fondation, que le Derby est gagné par une pouliche.

LES OAKS (2.400 mètres. 125.000 francs). — Epsom, 7 juin. — L'arrivée.

La plus grande épreuve anglaise de pouliches a été gagnée, cette année, par un propriétaire français pour la première fois depuis 1874. C'est, en effet, Mirska, à M. Jean Prat, bien soutenue par J. Childs, qui a triomphé devant Equitable et Bill and Coo. Tagalie, la gagnante du Derby, n'a pas figuré à l'arrivée.

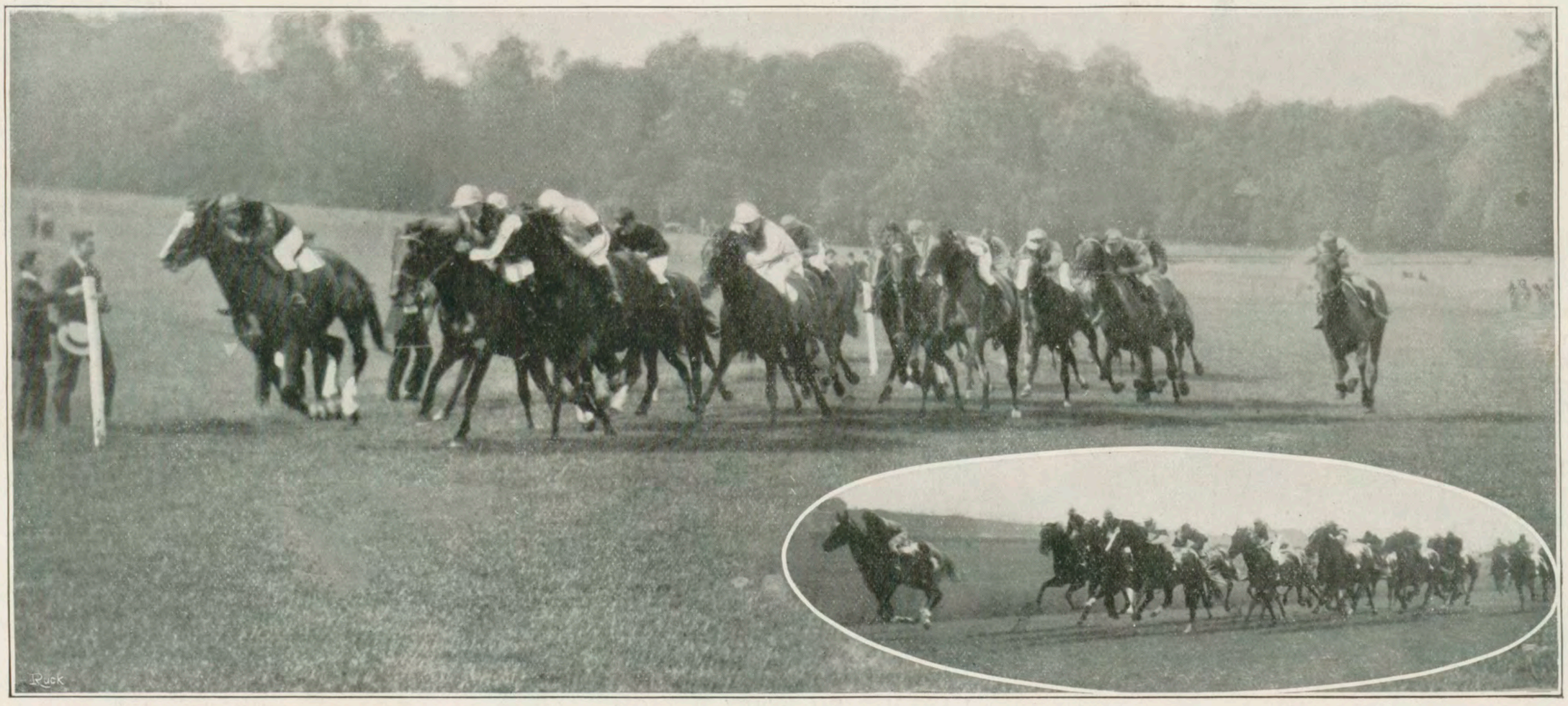
DE LONGCHAMP A CHANTILLY



Ormuzd Shannon Cancan II Fra St-Ange

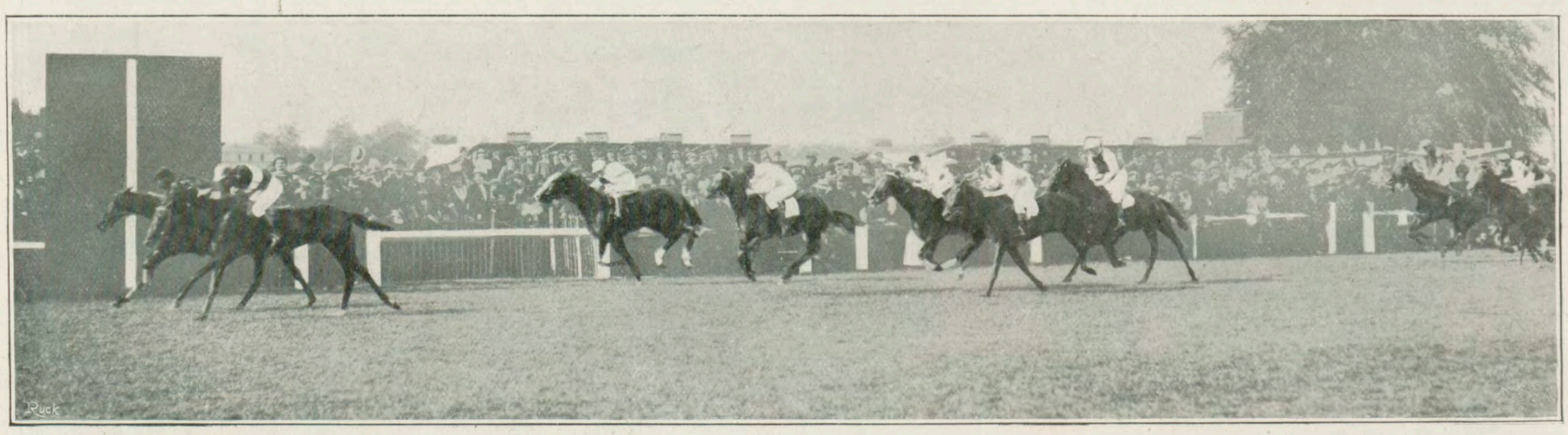
LE PRIX DES ACACIAS (2.400 mètres, 25.000 francs). — Longchamp, 6 juin.

Ormuzd a mené devant Shannon, Cancan II, Fra, Smyrniote et St-Ange II. Ce dernier tentait un effort dans la ligne droite mais il ne pouvait mieux faire que de terminer second à deux longueurs et demie de Shannon.



LE PRIX DE DIANE (2.100 mètres, 50.000 francs). — Chantilly, 9 juin. — L'entrée de la ligne droite.

Après deux faux départs, Gaillarde II, Lydie III et Fourvières sont parties en tête. Aux écuries Lydie III était détachée, Porte Maillot et La Plata la suivaient en compagnie de Sightly et Fourvières. Au château, Qu'Elle est Belle II commençait son effort et venait dans le groupe de tête. En médaillon, le passage devant les écuries, Lydie III mène.



Qu'elle est Belle II Porte-Maillot Sightly Hardie Révélation Gaillarde II Fourvières

L'ARRIVÉE DU PRIX DE DIANE

Dans la ligne droite, Qu'Elle est Belle II prenait l'avantage, mais Porte Maillot revenait progressivement et semblait devoir l'emporter à la lutte, quand son jockey Hobbs, croyant la course terminée, se relevait au premier poteau d'affichage, ce qui permettait à Qu'Elle est Belle II de gagner d'une courte tête. Sightly finissait troisième, à une longueur et demie, devant Hardie. La faute de Hobbs lui a valu le retrait de sa licence.

Supplément au nº 717 de la *Vie au Grand Air.*

LES ENGAGÉS DU CIRCUIT D'ANJOU

MAURICE TABUTEAU
(*Monoplan Morane-Saulnier*).

BEDEL
(*Monoplan Morane-Saulnier*).

BRINDEJONC DES MOULINAIS
(*Monoplan Morane-Saulnier*).

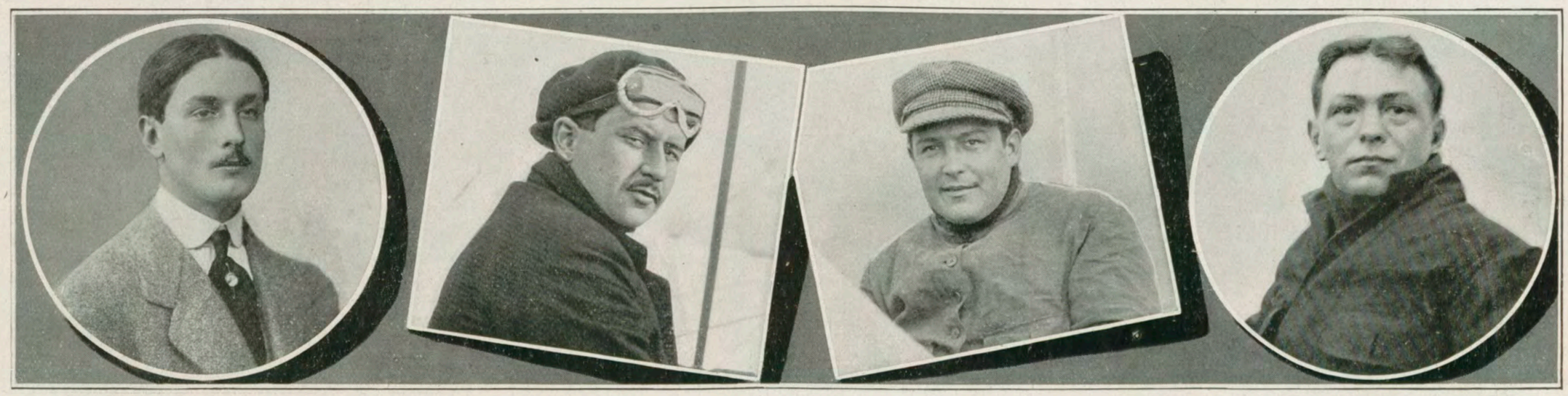
BOBBA
(*Monoplan Morane-Saulnier*).

LAREINTHY-THOLOZAN
(*Monoplan Morane-Saulnier*).

VEDRINES
(*Monoplan Deperdussin*).

BUSSON
(*Monoplan Deperdussin*).

PRÉVOST
(*Monoplan Deperdussin*).



VIDART
(*Monoplan Deperdussin*).

MOLLA
(*Monoplan R. E. P.*).

AMERIGO
(*Monoplan R. E. P.*)

GRANEL
(*Monoplan R. E. P.*).

BATHIAT
(*Monoplan Sommer*).

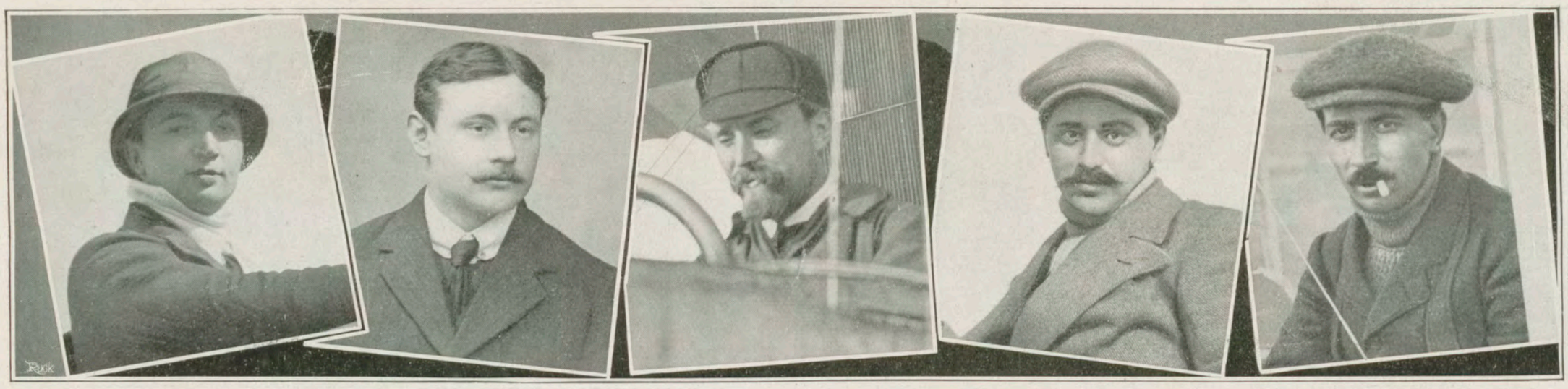
KIMMERLING
(*S'est tué en s'entraînant*).

OLIVERÈS
(*Monoplan Sommer*).

A. FREY
(*Monoplan Hanriot*).

BIELOVUCIC
(*Monoplan Hanriot*).

LES ENGAGÉS DU CIRCUIT D'ANJOU



MOINEAU
(*Biplan Bréguet*).

DEBUISSY
(*Biplan Bréguet*).

ALLARD
(*Biplan Caudron*).

LABOURET
(*Biplan Astra*).

GAUBERT
(*Biplan Astra*).

DEBROUTELLE
(*Biplan Zodiac*).

HELEN
(*Monoplan Nieuport*).

GOBÉ
(*Monoplan Nieuport*).

Dr ESPANET
(*Monoplan Nieuport*).

RENAUX
(*Biplan Maurice Farman*).

FOURNY
(*Biplan Maurice Farman*).

FISCHER
(*Biplan Henry Farman*).

LEGAGNEUX
(*Monoplan Zens*).

GARROS
(*Monoplan Blériot*).

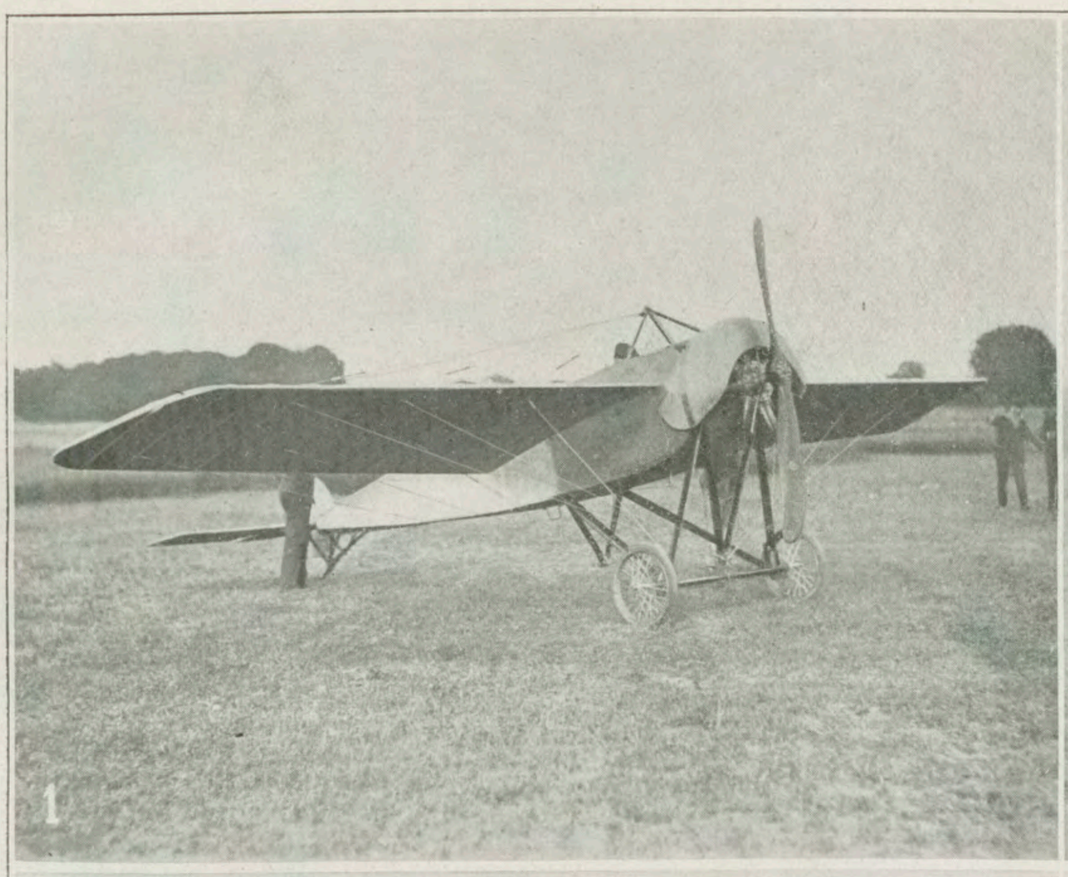
HAMEL
(*Monoplan Blériot*).

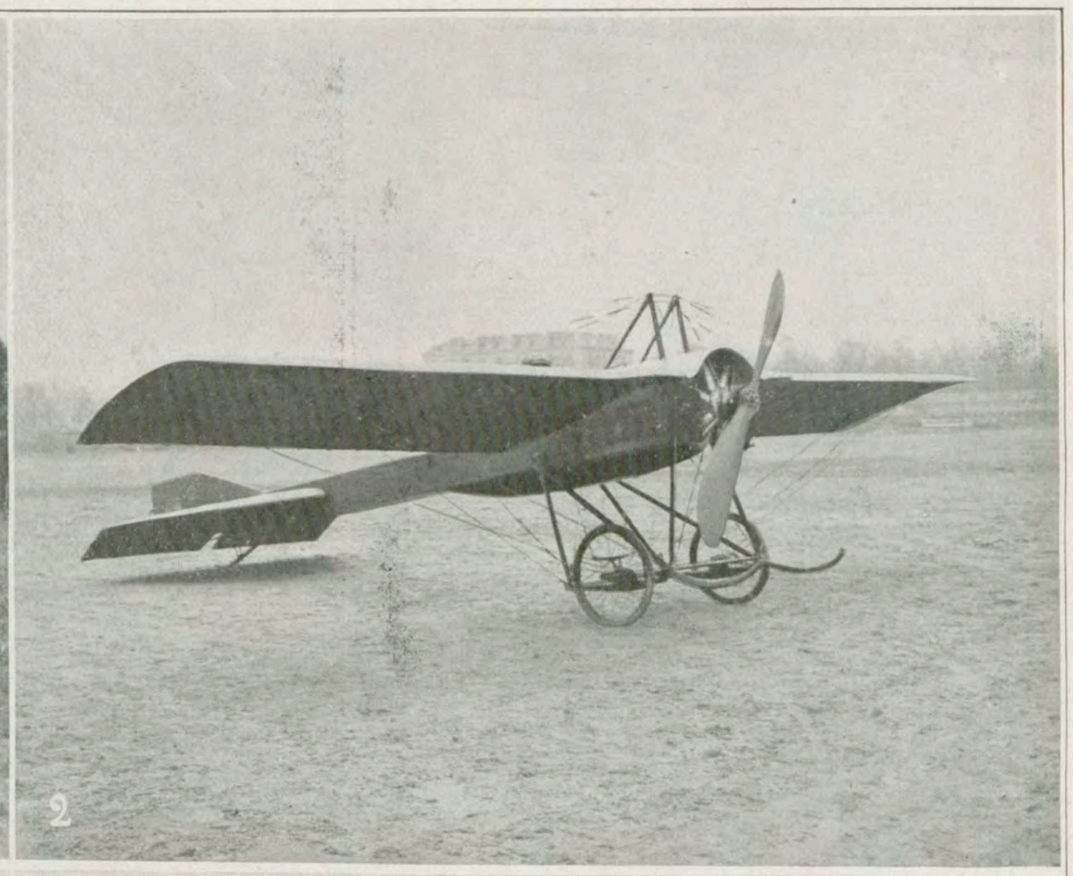
PERREYON
(*Monoplan Blériot*).

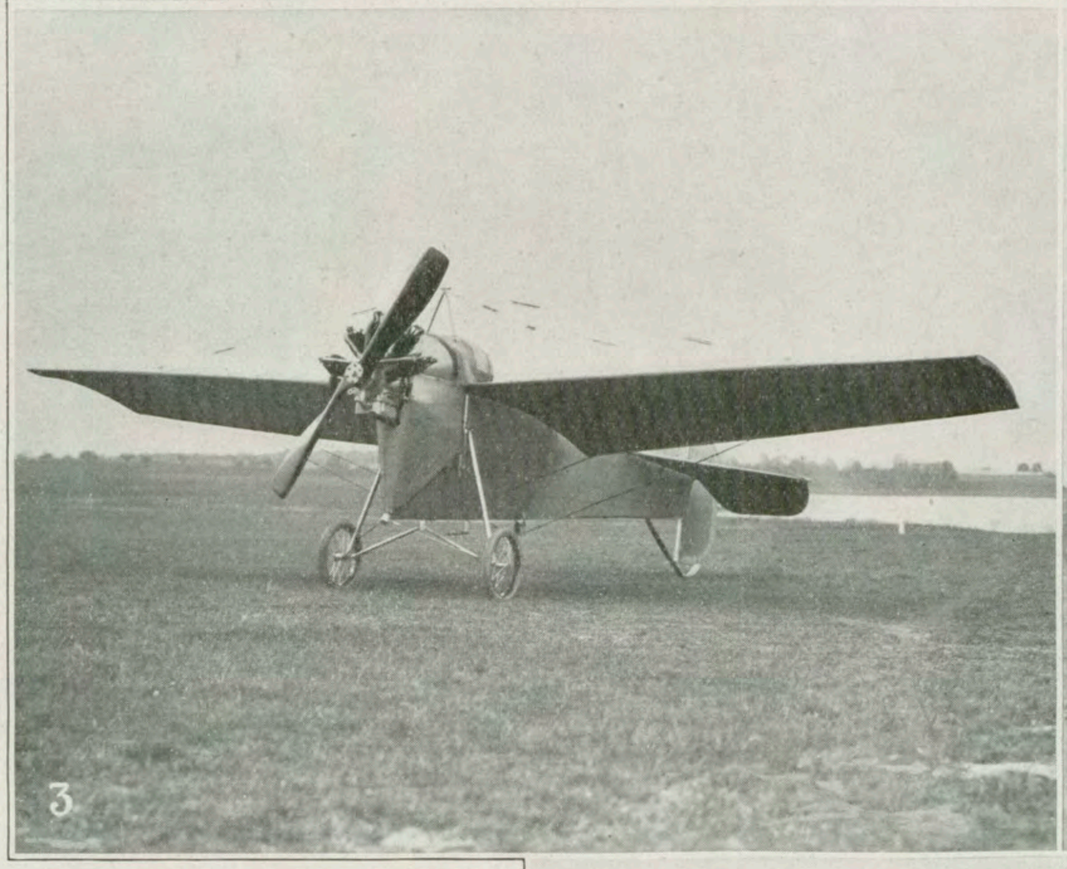
DIVETAIN
(*Monoplan Ladougne*).

EHRMANN
(*Monoplan Borel*).

LES APPAREILS DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.


1


2


3

4

QUELQUES APPAREILS

1. L'un des monoplans Morane-Saulnier : cinq appareils ont été engagés par cette jeune et déjà célèbre marque. Ils seront pilotés par Tabuteau qui aura un monoplace muni d'un 50 ch. Gnôme ; Bedel (triplace, 85 ch. Salmson, ou si cet appareil n'est pas prêt, un monoplace 50 ch. Gnôme ou un triplace 70 ch. Renault) ; Brindejonc des Moulinais (biplace 80 ch. Gnôme) ; H. de Lareinthy-Tholozan (monoplace 50 ch. Gnôme), et Bobba (monoplace ou biplace 50 ch. Gnôme). — 2. L'un des monoplans Deperdussin. Quatre appareils de cette firme, qui collectionne les records, prendront le départ : Védrines conduira un monoplace muni d'un 80 ch. Gnôme : Prévost un triplace, muni d'un 80 ch. Gnôme ; Vidart un monoplace, muni d'un 50 ch. Gnôme, et Guillaume Busson un 4 places, muni d'un 80 ch. Gnôme. — 3. Les R. E. P. seront au nombre de trois. Cette formidable équipe sera composée de Molla, Amerigo et Gravel.

5

VOIR DANS LE PROCHAIN NUMERO DE LA "*VIE AU GRAND AIR*" (*48 PAGES, 200 PHOTOGRAPHIES*) LE COMPTE-RENDU COMPLET DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB ET DE TOUTES LES ACTUALITÉS.

DU CIRCUIT D'ANJOU

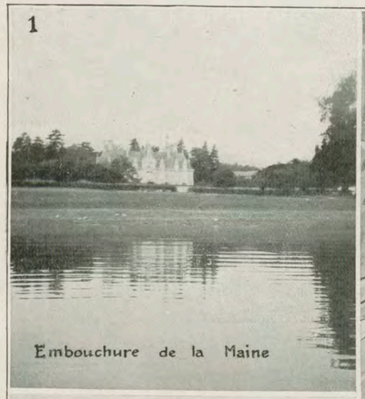
Molla conduira un biplan, muni d'un 80 ch. Gnôme. Amerigo sera sur un triplace actionné par un moteur R. E. P. de 100 ch. Quant à Granel, il montera un monoplace, muni d'un 80 ch. Gnôme. — 4. La maison Sommer a engagé trois appareils que devaient piloter Bathiat, Kimmerling et Oliverès. Ces aviateurs, justement réputés, constituaient une équipe très redoutable. Tous trois avaient à leur actif, surtout Kimmerling, des performances splendides. Or le pauvre garçon, l'un de nos plus merveilleux aviateurs, aussi sympathique que compétent, s'est tué dimanche dernier alors qu'il s'entrainait en vue du Grand Prix de l'Aéro-Club. Il évoluait avec un passager lorsqu'il fit une chute et s'écrasa sur le sol. La marque Sommer sera handicapée par cette terrible catastrophe. — 5. Les appareils Hanriot sont confiés à André Frey et à Bielovucic. Le nouvel Hanriot est très rapide et a, paraît-il, aux essais fourni des résultats brillants.

LA VIE AU GRAND AIR

LA CARTE ET QUELQUES POINTS DU GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.

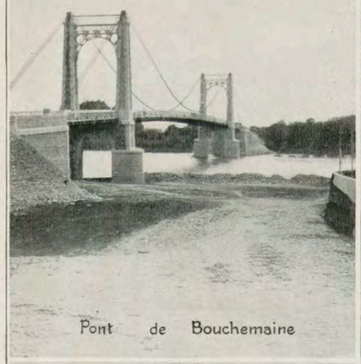
Photographies de notre envoyé spécial.

1



Embouchure de la Maine

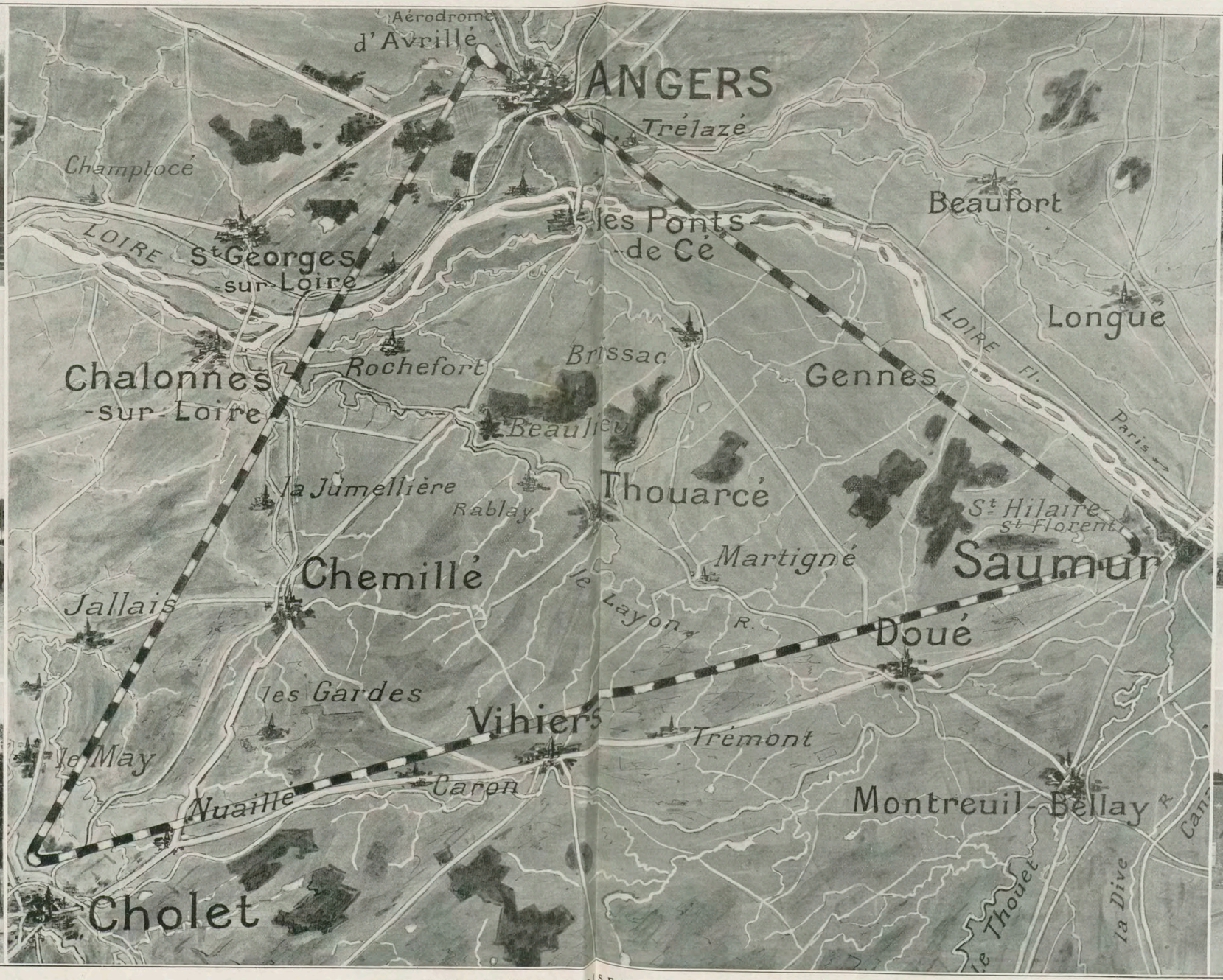
2



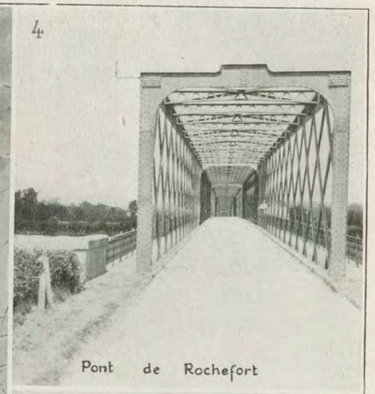
Pont de Bouchemaine

3

Savennières



4

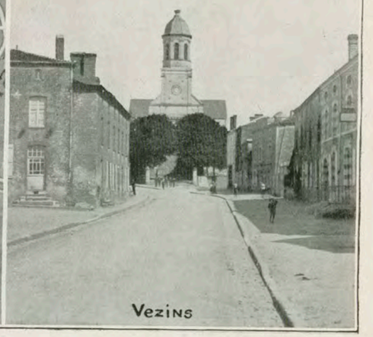


Pont de Rochefort

5

St Georges au puits de la Garde

6



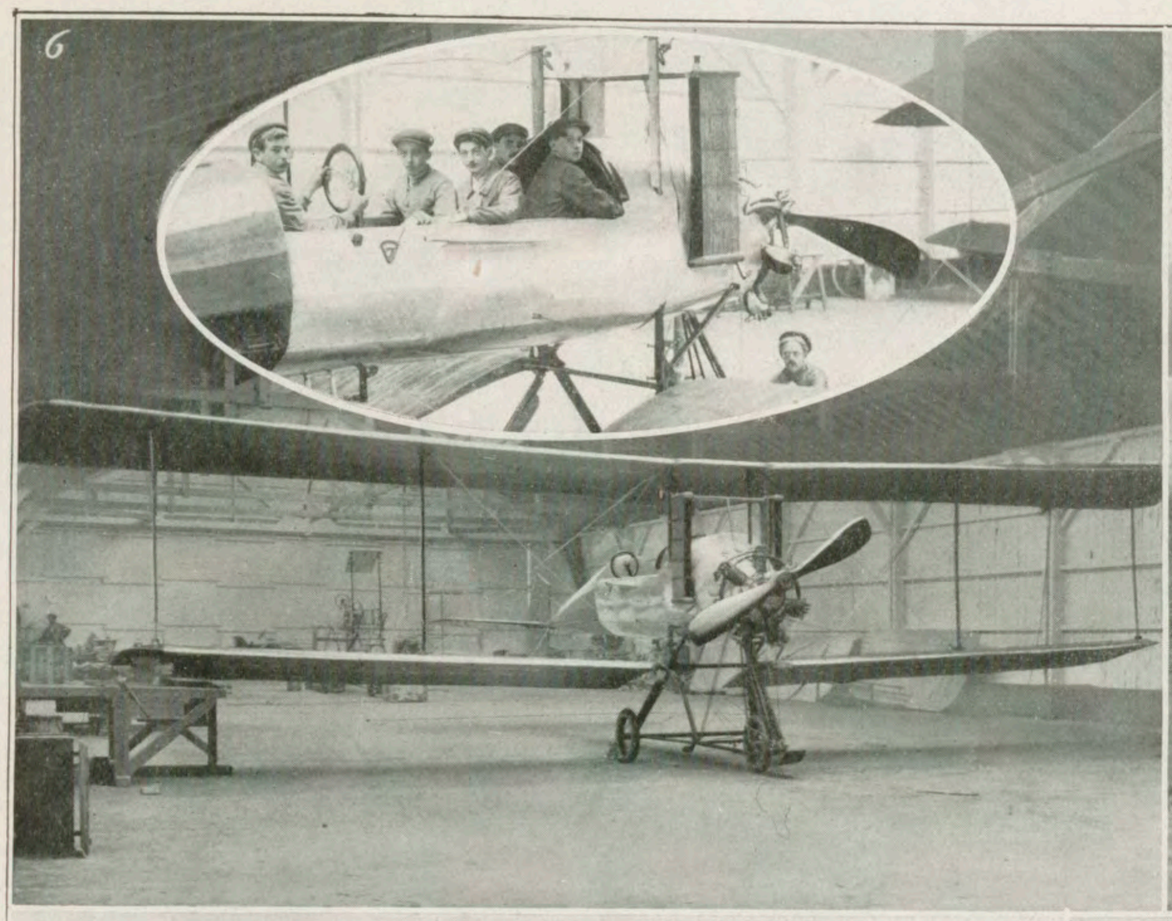
Vezins

VUE A VOL D'OISEAU DE L'ANJOU

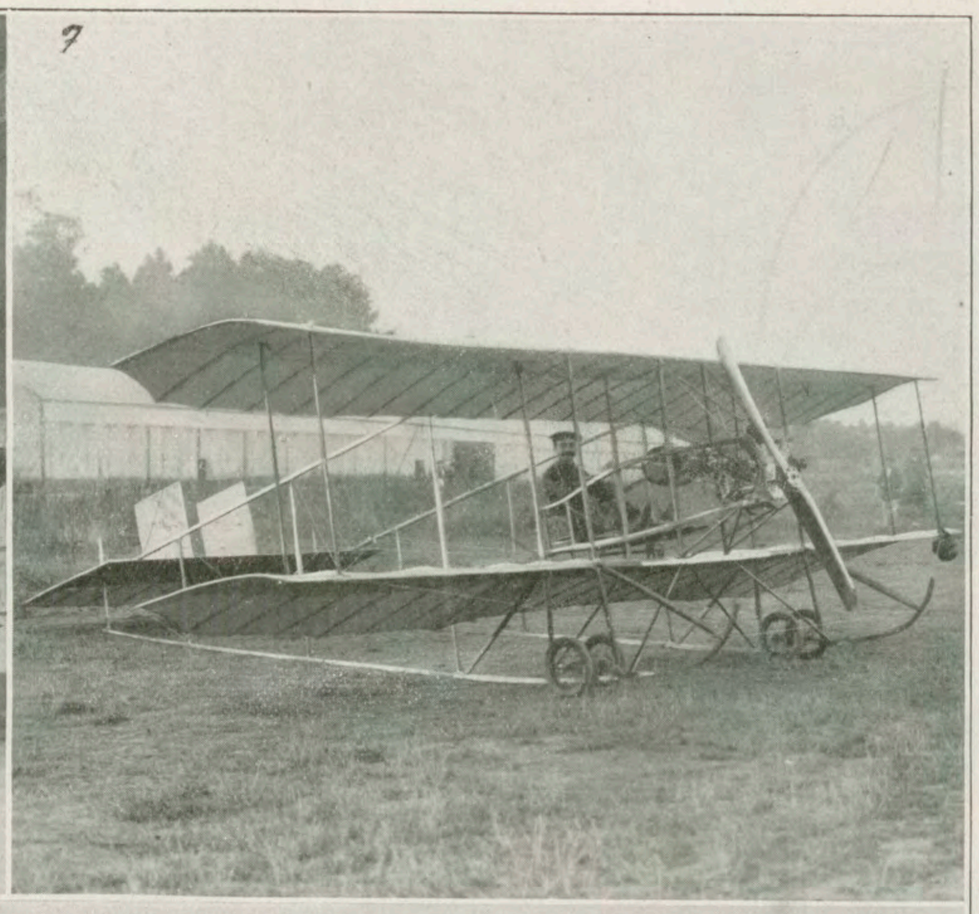
Dimanche et Lundi prochains, sur le Circuit d'Anjou (Angers-Cholet-Saumur-Angers) se disputera le Grand Prix de l'Aéro-Club de France. Cette grandiose épreuve a recueilli 35 engagements. Tous les meilleurs pilotes prendront le départ et conduiront les plus grandes marques d'aéroplanes. 120.000 francs de prix seront répartis entre les lauréats, dont un prix de 20.000 francs au concurrent qui aura effectué dans le moindre temps les 1.101 kil. 877 du parcours. Trois tours du circuit de 157 kil. 411 seront bouclés le premier jour, quatre le second. Les départs seront donnés de 2 en 2 minutes à partir de 9 heures du matin. A la fin de chaque tour, les appareils devront atterrir sur l'aérodrome d'Angers, où il leur sera loisible de s'arrêter 30 minutes. De plus, ils seront obligés de faire une escale de 15 minutes chaque jour, l'une à Cholet, l'autre à Saumur. Cet arrêt ne sera pas déduit du temps compté pour le classement. Les toiles de l'appareil, le carter et les cylindres du moteur seront timbrés, plombés ou poinçonnés. Ils ne pourront être changés pendant toute la durée de la course. Les appareils qui emportent un passager, outre le pilote, bénéficieront de 1/6 en plus de la vitesse atteinte par eux; s'il y a deux passagers, nouvelle bonification de 1/6 du temps précédent, et ainsi de suite. Les appareils à passagers sont certainement avantagés.

LES APPAREILS DU GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.

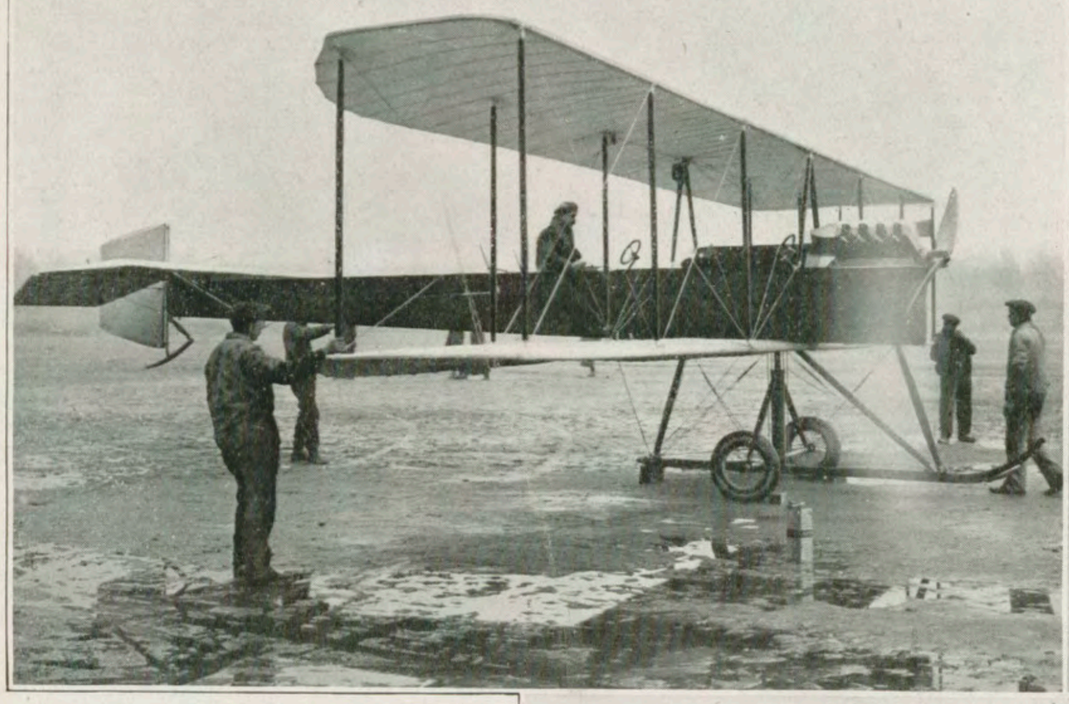
6



7



8



9

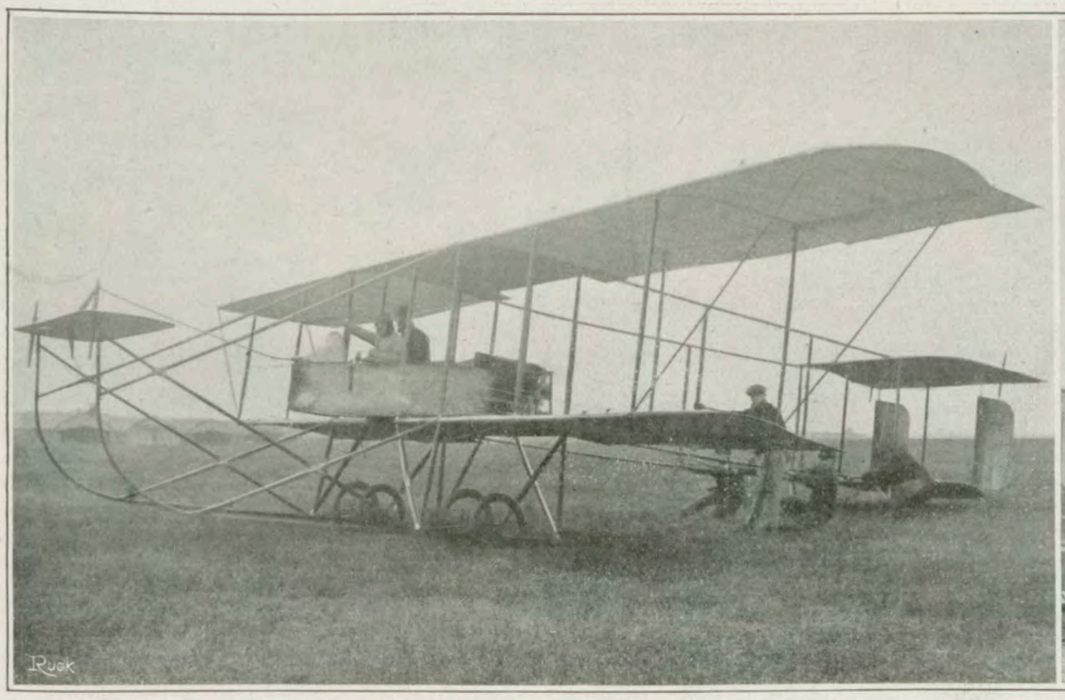
10

QUELQUES ENGAGÉS DU CIRCUIT D'ANJOU

6. La célèbre marque Bréguet a engagé deux appareils, l'un confié à Moineau, l'autre à Debuissy. Le biplan de Moineau, muni d'un moteur Renault de 100 ch., 12 cylindres, pourra emporter 6 passagers, et celui de Debuissy, avec un Canton-Unné de 80 ch., 7 cylindres, enlèvera 5 passagers. — 7. Le biplan Caudron est confié à Allard. C'est un monoplace. Essayé depuis longtemps, il paraît que cet appareil est susceptible de fournir un beau parcours. 8. La marque Astra est représentée par deux biplans conduits l'un par Labouret, l'autre par Gaubert. Labouret aura un trois-places muni d'un moteur de 80 ch. Chenu et Gaubert pilotera également un appareil à trois places muni, d'un moteur 75 ch. Renault. — 9. Le biplan Zodiac de Debroutelle, élève de J. Labouchère, peut emporter 2 ou 3 passagers. Il sera muni d'un 50 ch. Gnôme. C'est un appareil du type coureur, nullement établi en vue de la course et destiné seulement à montrer ce qu'il peut faire dans cette compétition contre des aéroplanes beaucoup plus puissants et spécialement construits. —10. La marque Nieuport a engagé trois appareils. L'un sera confié à Emmanuel Hélen. C'est un monoplace muni d'un 80 ch. Gnôme. Le poids à vide est de 280 kilos. Les deux autres appareils sont des quatre places munis d'un moteur Gnôme 80 ch. Le poids à vide est de 400 kilos. Ils seront pilotés par le docteur Espanet et Gobé. La fixation du moteur a été étudiée particulièrement pour donner à l'appareil le minimum de résistance à la pénétration. Le palier arrière est fixé sur une tôle emboutie fixée aux montants avant du fuselage. Le palier avant est soutenu par les tubes emboités dans des ferrures qui terminent chaque longeron. Ces tubes sont cintrés pour recevoir le capot du moteur.

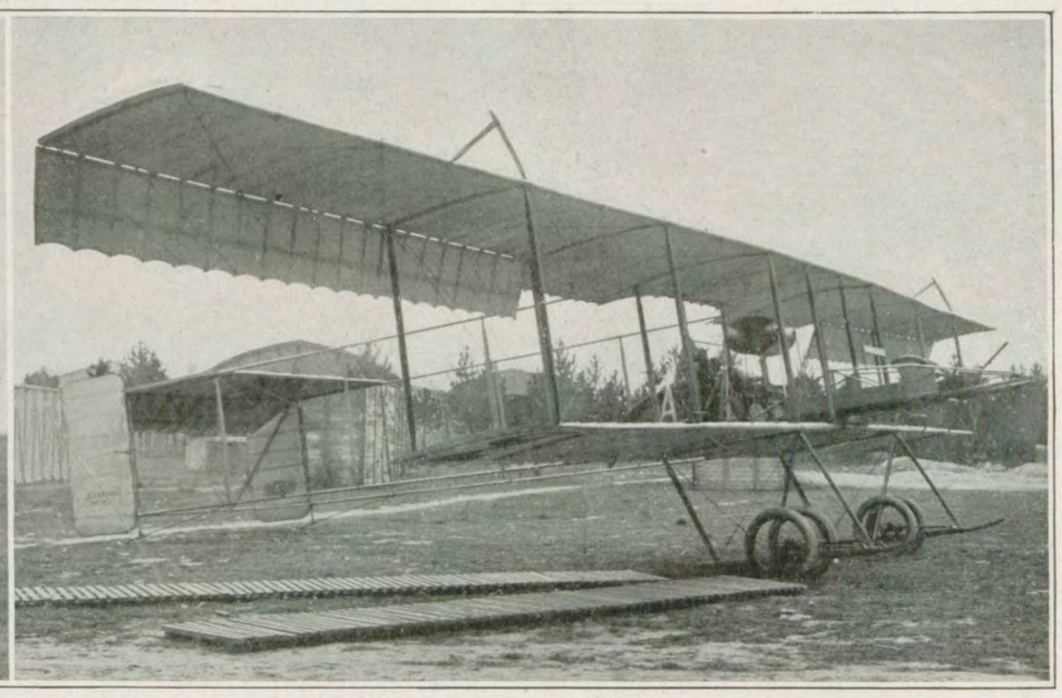
VOIR DANS LE PROCHAIN NUMERO DE LA *"VIE AU GRAND AIR"* LE COMPTE RENDU COMPLET DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB ET LES PHOTOGRAPHIES DES CONCURRENTS DU CIRCUIT DE DIEPPE.

LES APPAREILS DU GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.



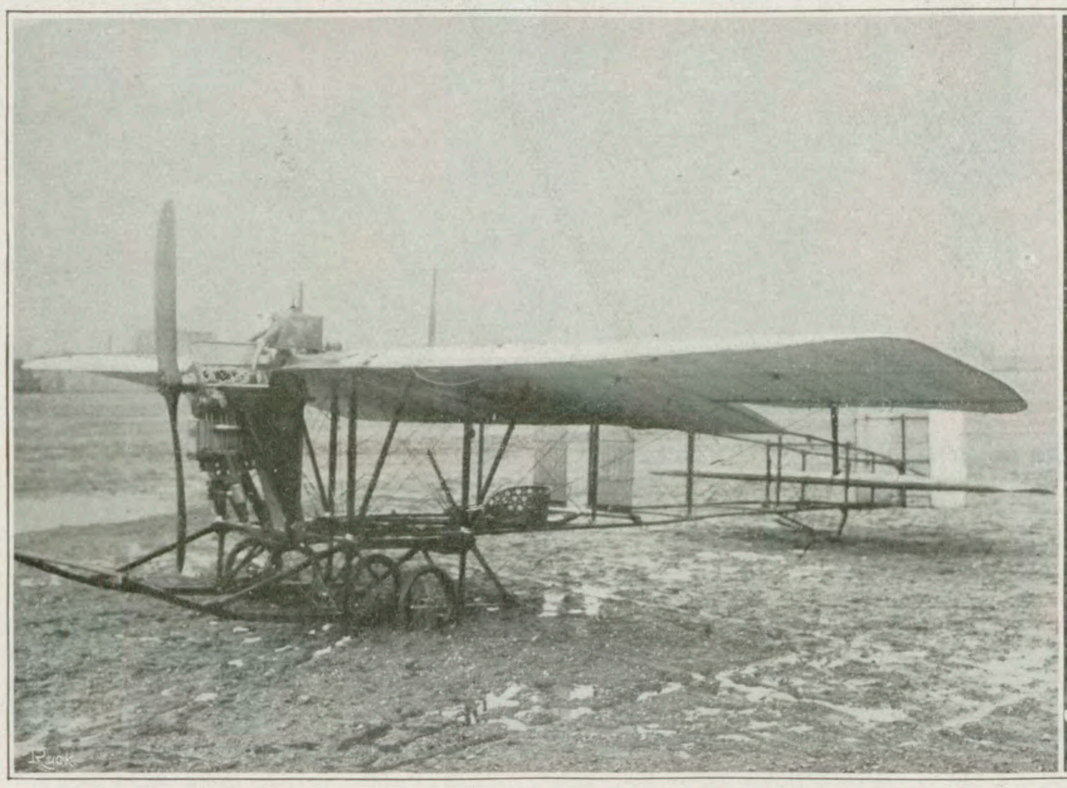
LE BIPLAN MAURICE FARMAN

Les deux biplans Maurice Farman seront conduits par E. Renaux et Fourny. Ils seront munis d'un moteur Renault de 70 ch. et pourront emmener 4 passagers.



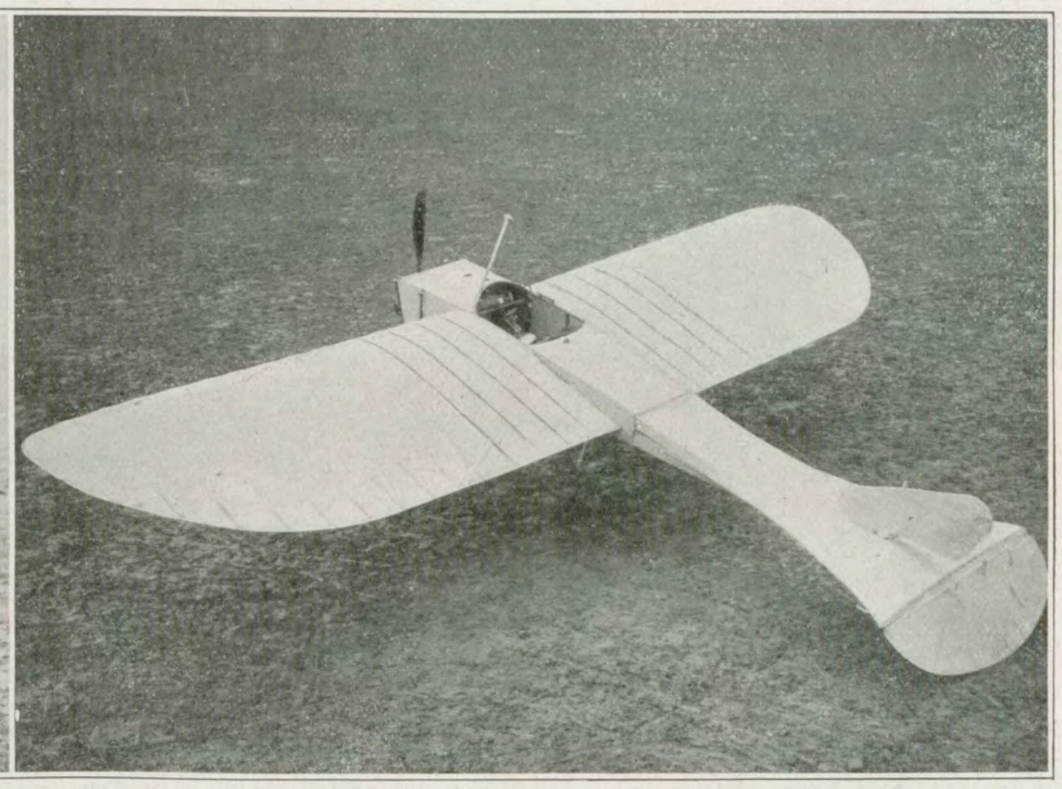
LE BIPLAN HENRY FARMAN

Henry Farman a engagé un biplan d'un type nouveau, à 4 places. Il l'a muni d'un moteur Gnôme de 80 chevaux et a confié sa conduite à Fischer.



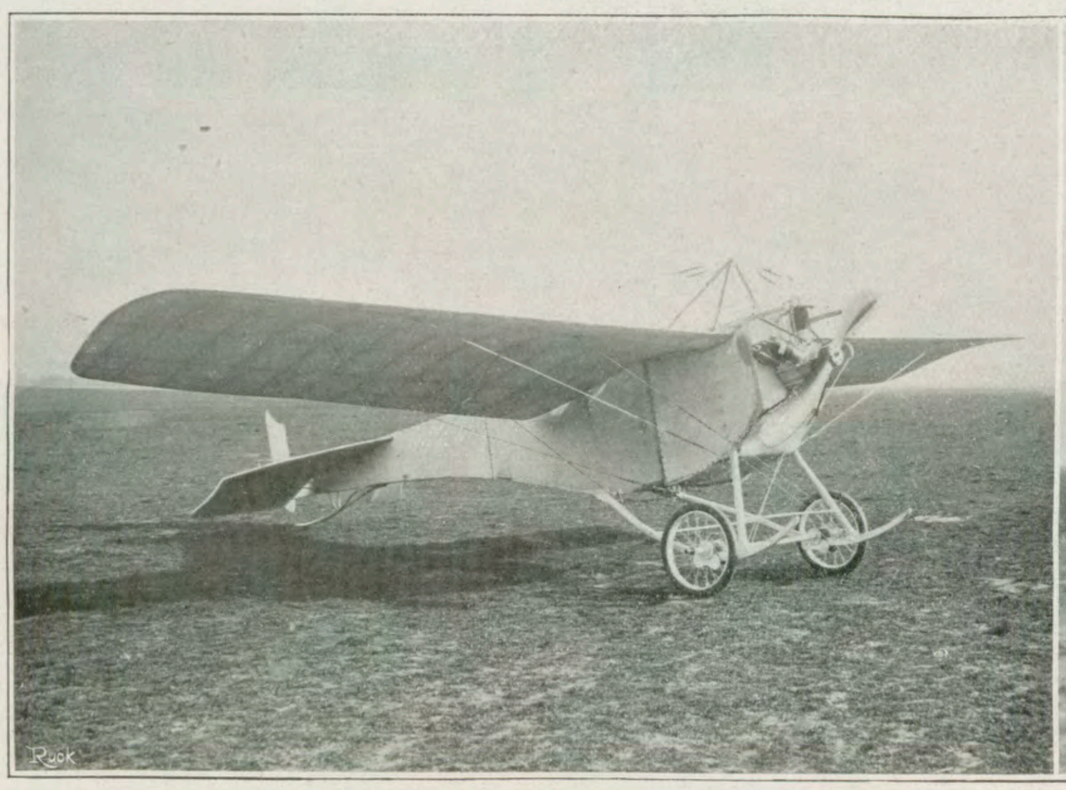
LE MONOPLAN ZENS

Le monoplan Zens se rapproche par plus d'un point de ressemblance de l'appareil Train. Monoplace, il sera piloté par le très populaire aviateur Georges Legagneux qui fera ainsi sa rentrée dans une épreuve officielle.



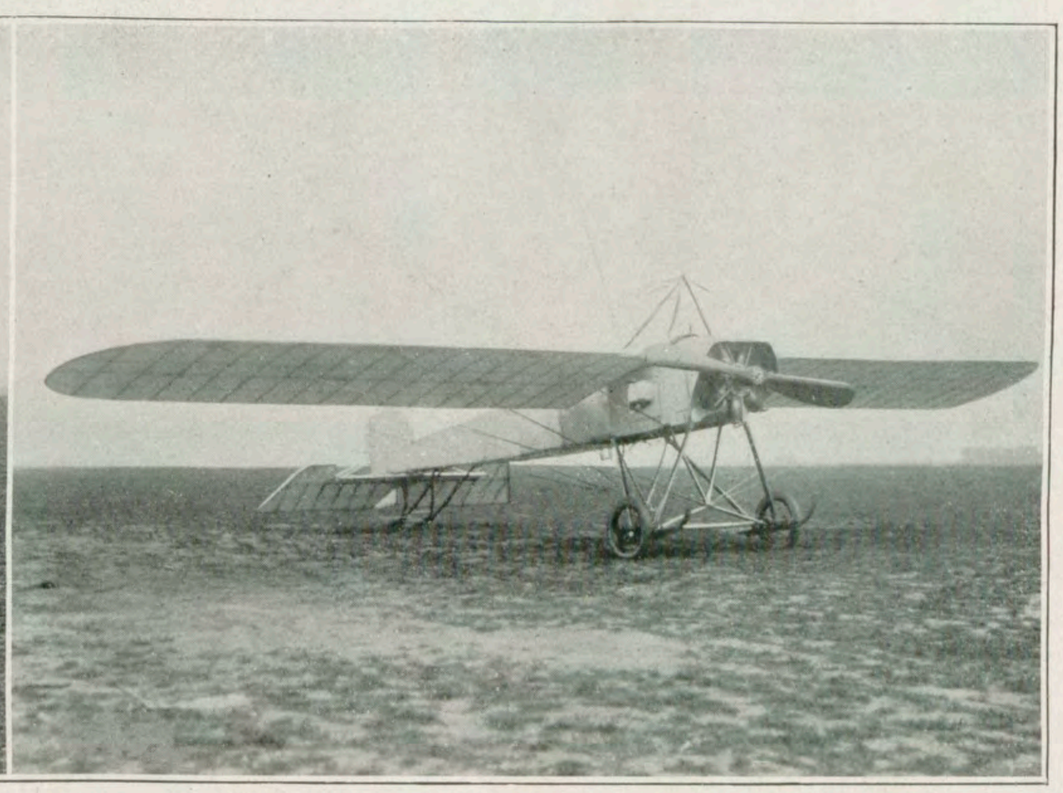
LE MONOPLAN BLERIOT

Trois appareils Blériot, type courant, sont engagés et pilotés par Garros, Hamel et Perreyon, c'est-à-dire par une équipe d'aviateurs célèbres. Garros aura un monoplace 50 ch. Gnôme ; Hamel et Perreyon des 2 places 70 ch. Gnôme.



LE MONOPLAN LADOUGNE

Le monoplan Ladougne, surnommé la Colombe, est un appareil à 2 places dont la conduite est confiée à Divetain. Il sera muni d'un 70 chevaux Anzani.



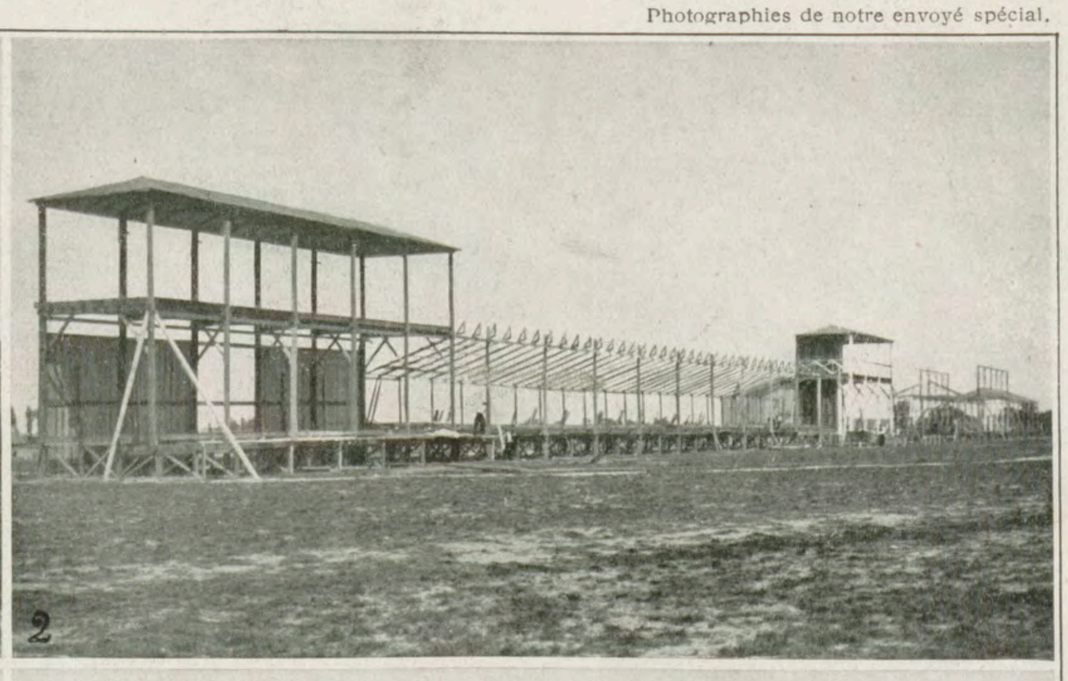
LE MONOPLAN BOREL

C'est l'aviateur Ehrmann qui sera chargé de piloter le monoplan Borel. Cet appareil est un aéroplane à 2 places muni d'un moteur de 70 chevaux Gnôme.

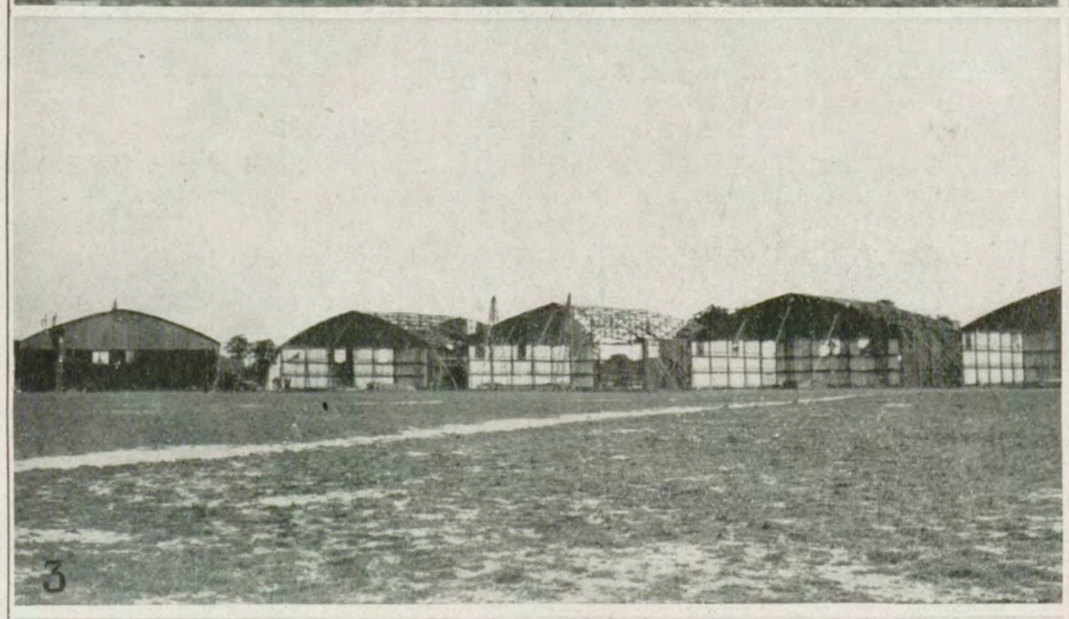
SUR LE CIRCUIT D'ANJOU

Photographies de notre envoyé spécial.

1

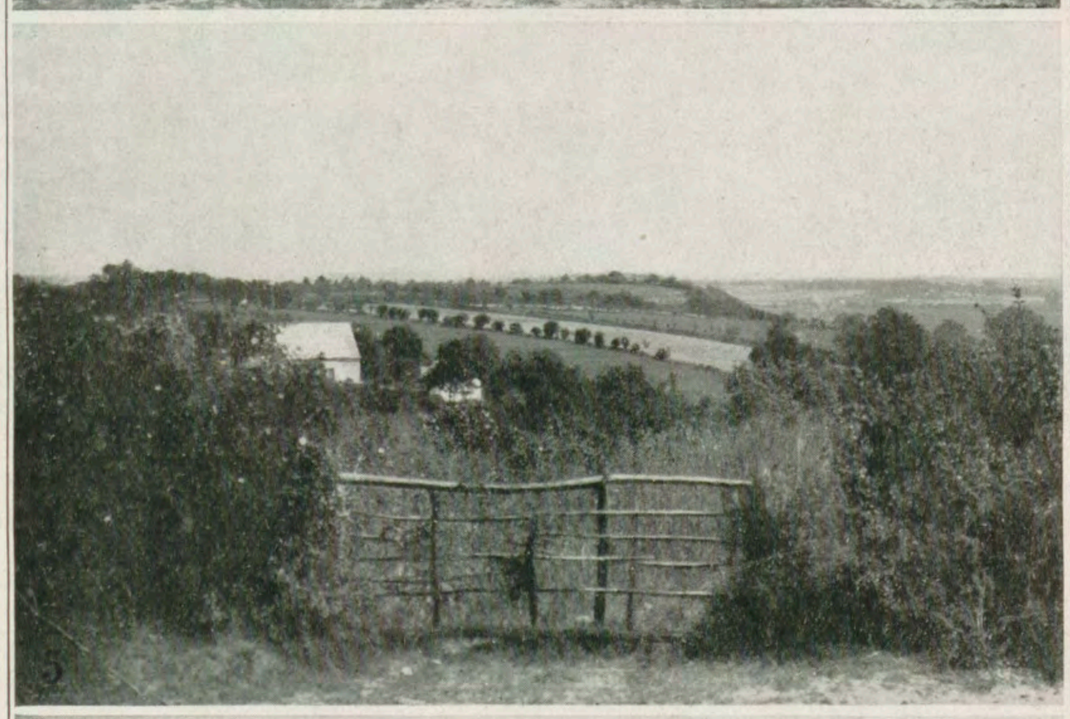


2



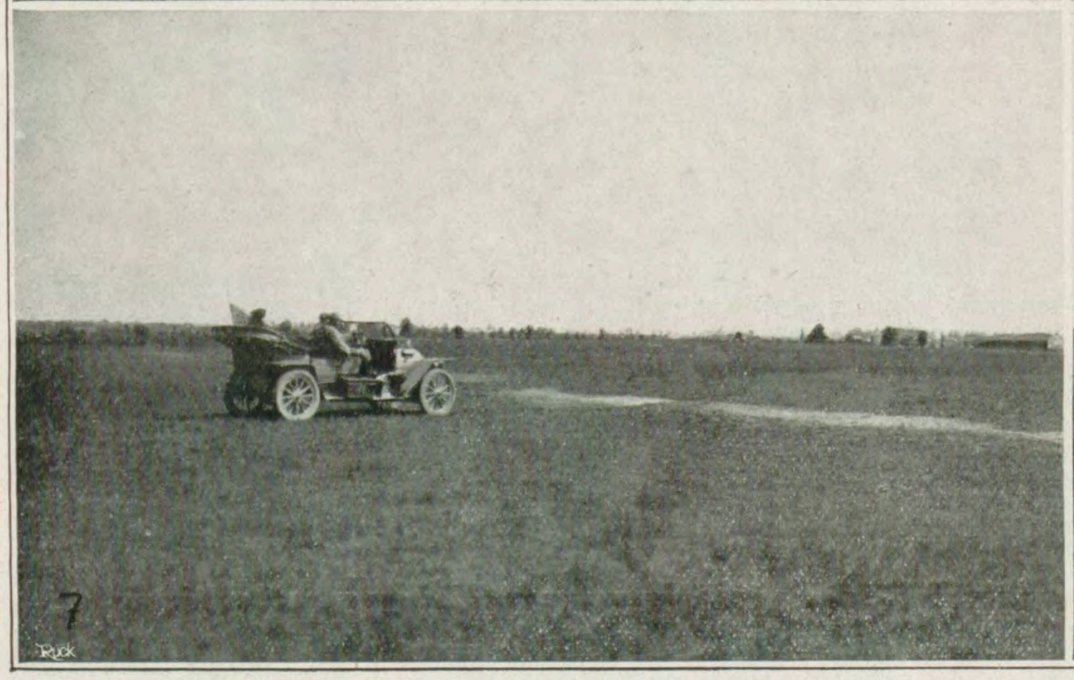
3

4

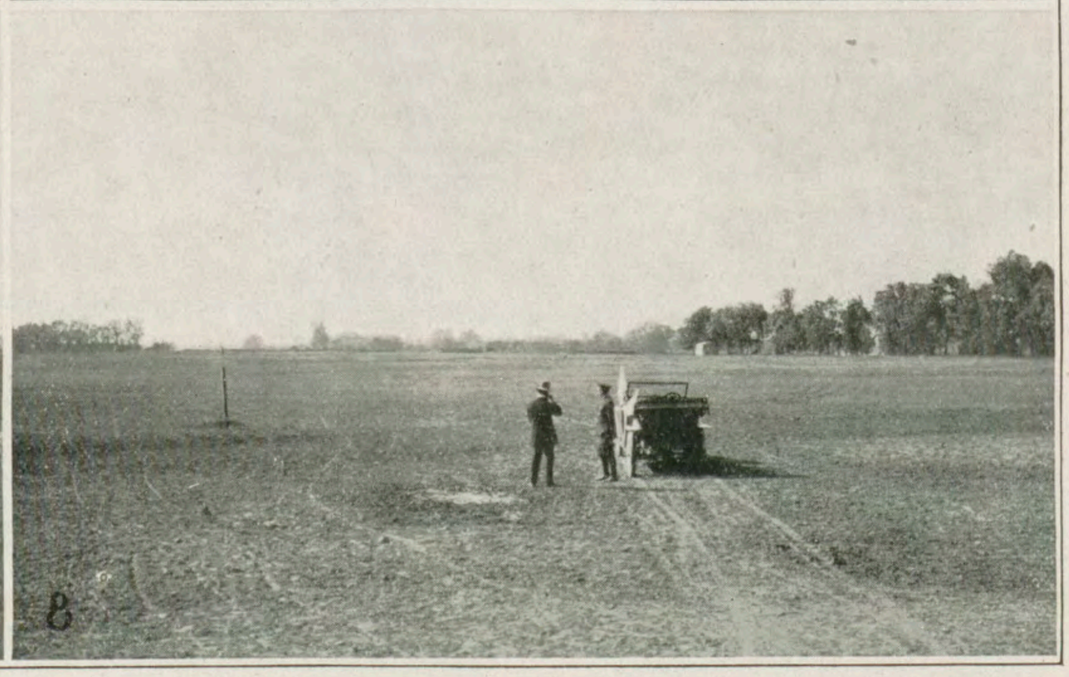


5

6



7



8

QUELQUES SITES DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

1. Le champ d'aviation d'Avrillé où se feront le départ et l'arrivée. — 2. Les tribunes du champ d'Avrillé pendant la période de construction — 3. Les hangars où seront abrités les appareils. — 4. Le rocher du Haut Grésil. — 5. Panorama de la Croix de la Masse. — 6. Les environs de Chalonnes. — 7. L'aérodrome de Cholet où les aviateurs devront faire une escale d'un quart d'heure chaque jour. — 8. L'aérodrome de Saumur où une escale d'un quart d'heure chaque jour est obligatoire.